

# NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift

1973-1974

revue maritime bimestrielle



- ☐ vlaanderen aan zee
- ☐ le royal navy construit un navire de guerre en polyester
- ☐ maritiem panorama
- ☐ chronique de la voile
- ☐ woorden uit de zeemanskist
- ☐ chronique de la force navale



21° jaargang nr. 143  
21° année nr. 143





**I Occupatione D'OSTENDEN**  
Non ortante che l'Arciduca Alberto, e Marchese Spinola assediavano  
questa fortezza l'A. 1684. non potevano acquistarla, venon nel mese di  
Ore dell'A. 1684. cioè in tpo d'anni 34. Tullius. Dopo la Vittoria gloriosa ot-  
tenuta li Confederati Imperiali, chiesero li Francesi li 25. Maggio A. 1706. appreso Ramelley  
in persona, l'isoleiro d'attacco: questa considerabile ed importante Piazza, con li Comandi del  
Generale d'Oubert, e gli altri tanto felice, che mediante della numerosa Artiglieria, e  
quantità di Bombe, e obelichi li Comandanti Marchese de Courcavalles, e Conte della Mosa Han  
danzovr, e rendere la Piazza piacerdo alli Confederati li 6. Luglio A. 1706. E così in  
spazio di 2. me, si conquistò quello che in passato, in 3. anni, con perdita  
di molte jangue non potevano ottenere li Spagnuoli



# NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift

— revue maritime bimestrielle



**Directeur de la revue -  
Directeur van het tijdschrift**  
J.C. Liénart

**Hoofdredakteur - Rédacteur en chef**  
E.A. Van Haverbeke

**Photos - Foto's**  
R. De Meersman

**ADMINISTRATIE - ADMINISTRATION**  
Briefwisseling, adresveranderingen,  
publiciteit, 't winkeltje.  
Correspondance, changements d'adresse  
publicité, la boutique.

**Neptunus** b.p. 17, 8400 Oostende  
Tel. 059/814 02 ext. 389

**Directeur publiciteit - publicité**  
C. Béatse b.p. 17, 8400 Oostende

**VENTES - ABONNEMENTS -  
VERKOOP- EN ABONNEMENTSDIENST**  
C.C.P. 64.75 du Société Générale de Ban-  
que Oostende - Compte 280-0400779-12 de  
Neptunus.  
P.R.K. 64.75 van de Generale Bankmaat-  
schappij Oostende - voor rekening  
280-0400779-12 Neptunus.  
P.R.K. 146270 van de Kredietbank Oost-  
ende - voor rekening 473-6090311-30 van  
Neptunus.  
C.C.P. 146270 du Kredietbank Oostende -  
compte 473-6090311-30 de Neptunus.

200 F gewoon - normal  
500 F ere - d'honneur

**RAAD VAN BEHEER -  
CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**Président :**  
**Voorzitter :**  
J.C. Liénart  
**Vice-président - Ondervoorzitter :**  
V. Ségaert

**Secrétaire-trésorier -  
Penningmeester-sekretaris :** Ch. Freys  
**Beheerders - Administrateurs :** C. Beatse,  
R. Dhont, F. Dumont, A. Van den Dries-  
sche, J. Arys, R. Mathieu, E. Van Haver-  
beke, G. Gouwy, Lambinet.

## 1 - 1973 - 74 inhoud sommaire

- |    |  |                        |
|----|--|------------------------|
| 15 | la boutique - 't winkeltje   |                        |
| 18 | aan u, vriend lezer  | de redactie            |
| 19 | a vous, amis lecteurs  | la redaction           |
| 20 | vlaanderen aan zee   | m. verboven            |
| 24 | le royal navy construit un<br>navire de guerre en polyester                  | g. de bassompierre     |
| 32 | na een zevende boek  | libera carlier         |
| 38 | la « section belge » d'aérostationnavale<br>de la marine nationale française | j. verleyen            |
| 45 | nieuws van de royal navy   | c. jacobs              |
| 48 | maritiem panorama  | h. rogie               |
| 53 | chronique de la voile<br>kroniek van het zeilen                              | p. benoidt             |
| 54 | paser l'imponderadble  | gordon cooper M.R.I.N. |
| 59 | telex marmar   | g. doyen               |
| 63 | bibliografie - bibliographie   | e. van haverbeke       |
| 67 | les amiraux, capitaines<br>et corsaires de belgique                          | j.c. liénart           |
| 73 | woorden uit de zeemanskist   | j.-b. dreesen          |
| 75 | rétrospective force navale 1972<br>retrospektieve zeemacht 1972              | redaction<br>redactie  |
| 81 | chronique de la force navale<br>kroniek van de zeemacht                      | redaction<br>redactie  |



# BOELWERF

**N.V.**

**TEMSE**

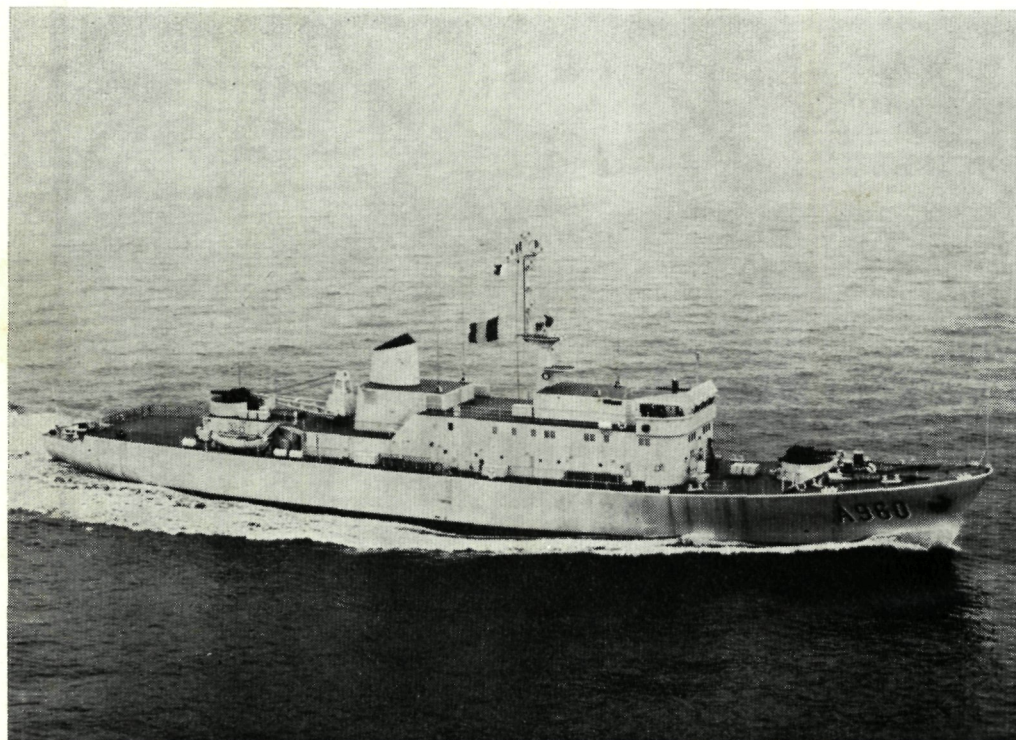
**S. A.**

**Tel. (03) 71.09.80**

**Telex 31.140**

**Telegr.**

**Boelwerf-Temse**



**Zeeschepen tot 90.000 ton**  
**Navires de mer jusque 90.000 tonnes**

**Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-  
wachtschip « GODETIA » en 4 kustmijnenvegers**

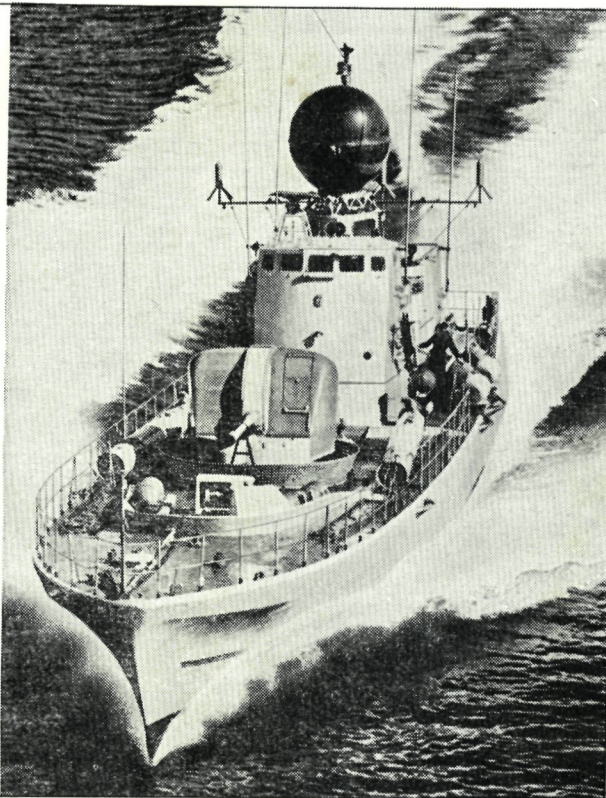
**Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du  
garde-pêche « GODETIA », et de 4 dragueurs de mines côtiers**



MTB 'Spica'-klasse, uitgerust met  
een M22-radarvuurleidingsysteem

# M20

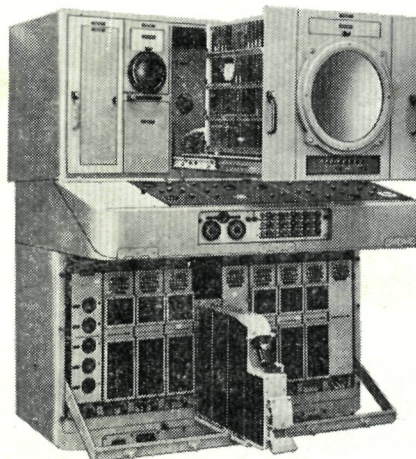
**SIGNAAL's  
geïntegreerde  
radar-  
vuurleiding-  
systemen**



## eisen weinig ruimte

De wapensystemen van de M20-serie zijn ontworpen voor gebruik aan boord van schepen, variërend van motortorpedoboten tot jagers.

Een M20 is een autonoom wapensysteem. Afhankelijk van de configuratie is het mogelijk, zowel lucht- als oppervlakte doelen gelijktijdig met geschut, torpedo's en/of geleide projectielen te bestrijden. De radome, waarin de waarschuwings- en volg-antenne volledig gestabiliseerd zijn opgesteld, is thans bij vele marines een karakteristieke verschijning.



Beeldkast,  
bedienings-  
paneel  
en rekenaar



# SIGNAAL

radar-, vuurleiding-, 'data handling'- en luchtverkeersleidingsystemen  
B.V. HOLLANDSE SIGNAALAPPARATEN, HENGEL



**COMPAGNIE  
MARITIME  
BELGE  
ARMEMENT  
DEPPE**

zoeken voor  
onmiddellijke  
indiensttreding

**DEKOFFICIEREN**

(gebreveteerd Aspirant, Luitenant en Kapitein ter lange omvaart)

**MACHINEOFFICIEREN**

(gebreveteerd 3de, 2de en 1ste klas)

Persoonlijk aanbieden met zeemans-  
boekje bij de Dienst Varend Personeel,  
Leopolddok, 214 ANTWERPEN of tele-  
foneren op nr. (03) 41.14.80 app. 378





Stel niet uit tot morgen als het met een  
**PERSOONLIJKE LENING**  
**of een FINANCIERING**  
van de

**KREDIETBANK**  
vandaag kan.

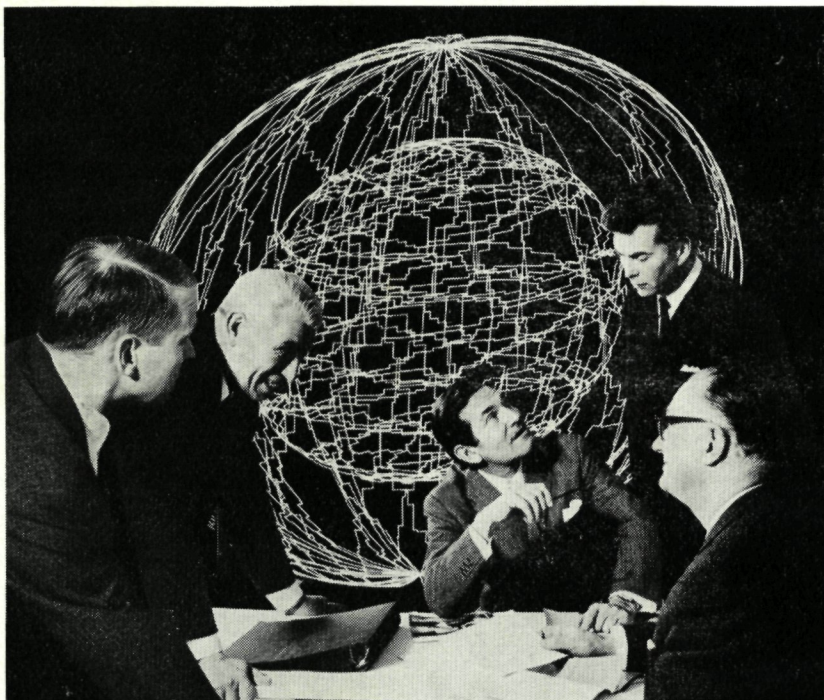
Vraag precieze inlichtingen in één der 650  
kantoren van de

**KREDIETBANK**

**WAAR JE WOONT,**  
**WAAR JE WERKT,**  
**WAAR JE WINKELT.**



## Wanneer het om elektrotechniek gaat



U wilt rationaliseren, automatiseren, een nieuwe productie starten? U zoekt vooruitstrevende techniek!

Technische vooruitgang is tevens internationaal. Daarom zijn we ook tegenwoordig in meer dan 100 landen en bieden U moderne techniek aan.

Overal in de wereld houdt Siemens zich te uwer beschikking om U in het domein van de electrotechniek en de elektronika met raadgevingen bij te staan, uw projecten in te studeren, uw installaties in te richten en te onderhouden.

Uw gesprekspartner bij Siemens kent uw bedrijf, analyseert uw probleem, projekteert naar maat, individueel, met uitbreidingsmogelijkheden en toekomstgericht.

Energieverzorging, kerntechniek, elektrische machines en apparatuur, telecommunicatietechniek, informatieverwerking, meet- en automatiseringstechniek, elektronische bouwelementen, medische techniek.

## raadpleeg eerst Siemens



BOUWEN •

OMBOUWEN •

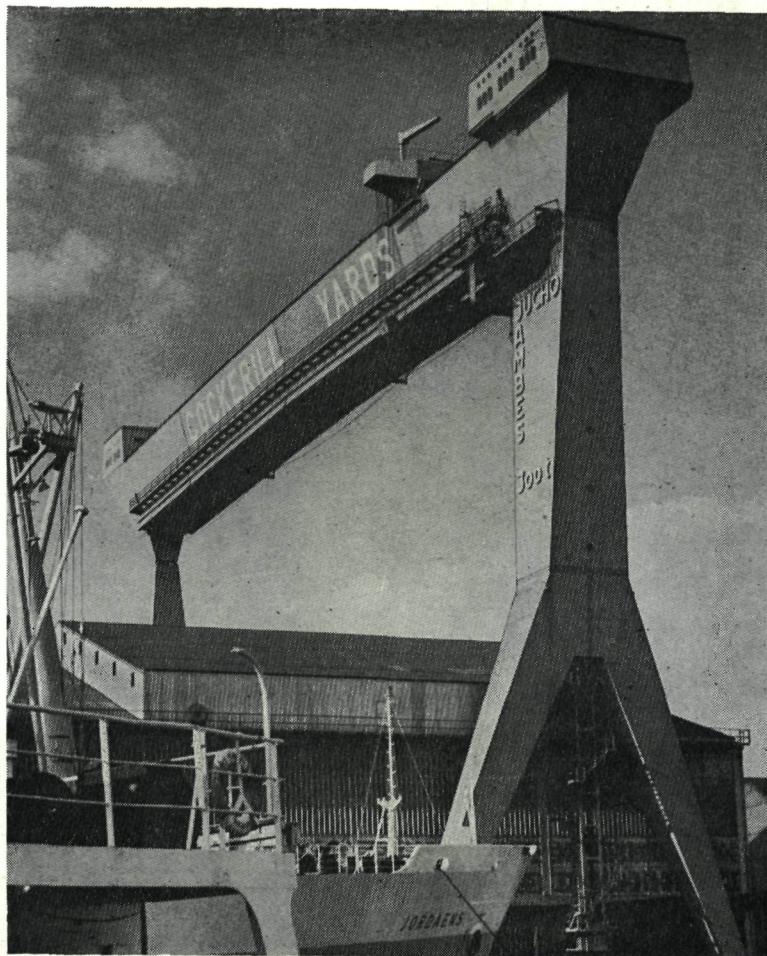
HERSTELLEN •

DOKKEN EN SCHEPEN •

ALLE INDUSTRIELE WERKEN •

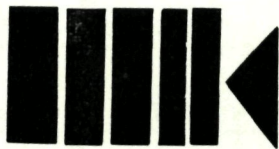
tel. : 03-27.38.80 (10 l.) — telex : COCKYARDS HOB 31.175

telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN



**n.v. cockerill yards hoboken**





**SCANDIAFLEX**

**AFSLUITINGEN**

**FERMETURES**

DE GESPECIALISEERDE FIRMA VOOR ALLE MODERNE EN  
MOBIELE AFSLUITINGEN

- \* akordeon vouwdeuren in kunstleder, hout of aluminium
- \* vouwwanden voor bad- en doucheafsluiting
- \* zonneblinden in gelakt aluminium
- \* vliegenramen in aluminium en fiberglas
- \* verticale oriënteerbare stoffen gordijnen
- \* oriënteerbare rolluiken in aluminium
- \* garagepoorten

Maatschappelijke Zetel, Verkoopbureau en Toonzaal:

Juul Moretuslei 586 te Wilrijk-Antwerpen — Tel. (03) 27.78.20

drukken is een zaak  
beter drukken is onze zaak

**Typo - Offset**

**drukkerij de vuurtoren**

beheer : a. delrue

voorhavenlaan 37 - 8400 oostende

tel. 059 / 751.32

**United Bonded  
Stores Dealers n.v.**

**S.A.  
Oude Leeuwenrui 8, Antwerpen 1**

**Renouvellement des abonnements.**

Ceci est le premier numéro de l'année 1973. Le service des abonnements vous prie de verser votre cotisation pour 1973 (200 F abonnement ordinaire et 500 F pour les membres d'honneur) pour les prochains jours, à notre compte en banque.

**Vernieuwing abonnement.**

Dit is het eerste nummer van jaargang 1973. De abonnementendienst zou U dankbaar zijn, indien U de bijdrage 1973 (200 F gewoon en 500 ere-abonnement) eerstdaags op een van onze rekeningen kon overschrijven.



# EDMOND DEPAIRE

S. A.  
N. V.



**02-26.98.20**

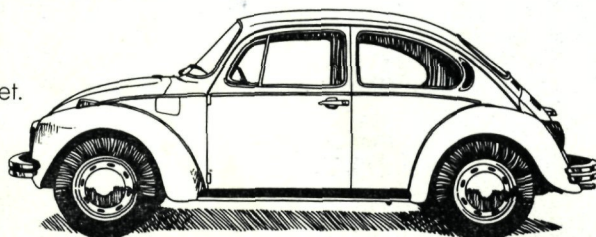
**uw vervoerder  
votre transporteur**

**havenlaan, 94, avenue du port - BXL**

## Men kan niet een leven lang bescheiden blijven.

Voorruit sterker gewelfd en 42 % groter.  
Instrumentenbord compleet gecapitonneerd,  
matzwart kunstleer.  
Nieuwe voorstoelen in 84 standen verstelbaar -  
betere lendensteun.  
Twee ventilatie-inlaten jagen damp op zijruiten weg.  
Grotere achterlichten.  
Meer afstand tussen  
carrosserie en bumpers.  
1600-motor die 130 km/uur doet.  
De 1303 S, onze  
nieuwe kever.

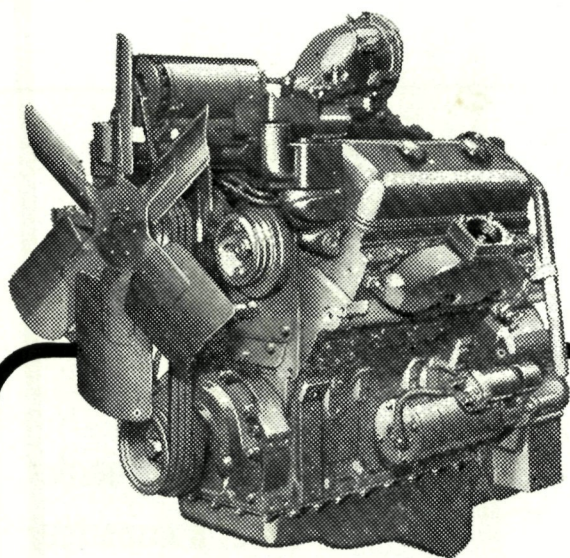
Uw VW-agent garandeert  
u de beste service ter wereld  
tegen prijzen die u vooraf bekend zijn.



Importeur : Anciens Etablissements D'Ieteren Frères n.v.







# PURE KRACHT

**...gekombineerd met 'n snelle acceleratie !**

Inderdaad de G.M. Detroit Diesel tweetakt motoren leveren 'n maximaal vermogen tegen 'n minimum eigengewicht. Ze zijn compact gebouwd, rationeel gekonstrueerd en dus uiterst betrouwbaar. De motoren hebben 'n lange levensduur en vragen minimale onderhoudskosten. Tel daar nog bij dat in een zelfde serie : de V6, V8, V12, V16, 4 en 6 cilinders-in-lijn motoren, de meeste onderdelen onderling omwisselbaar zijn. Daardoor zijn de onderdelen voor Detroit Diesel motoren lager geprijsd. Bovendien zijn ze overal verkrijgbaar. Konklusie; voor 'n diesel motor van 50 tot 3500 pk is een General Motors Diesel de beste keuze.



**Detroit Diesel Allison**



# **Uitgifte van 2 Staatsleningen**

## **LENING MET TUSSENTIJDSE VERVALDAG :**

**7 % - 7,25 % LENING**  
**1973 - 1980 - 1985**

### **RENTE.**

7,— % 's jaars vanaf 4 mei 1973.  
7,25 % 's jaars vanaf 4 mei 1980.  
Betaalbaar op 4 mei van de jaren 1974 tot 1980.

### **AFLOSSING.**

Door inkoop of door uitloting.

### **TERUGBETALINGSPRIJS :**

het pari - op 4 mei van de jaren 1975 tot 1984.  
in geval van aflossing door uitloting.  
op de eindvervaldag van 4 mei 1985.

### **VERVROEGDE TERUGBETALING.**

Mogelijkheid voor de houder de terugbetaling tegen het pari te bekomen op 4 mei 1980.

**UITGIFTEPRIJS : 98,75 %**

Beide leningen zijn vertegenwoordigd door toonderobligaties van 5.000, 10.000, 25.000, 50.000, 100.000 en 500.000 frank.

De coupures van 5.000 frank worden slechts als bijpassing afgeleverd.

## **LENING ZONDER TUSSENTIJDSE VERVALDAG :**

**7,25 % LENING 1973 - 1985**

### **RENTE.**

7,25 % 's jaars vanaf 4 mei 1973.  
Betaalbaar op 4 mei van de jaren 1974 tot 1985.

### **AFLOSSING.**

Door inkoop of door uitloting.

### **TERUGBETALINGSPRIJS :**

het pari - op 4 mei van de jaren 1975 tot 1984.  
in geval van aflossing door uitloting.  
op de eindvervaldag van 4 mei 1985.

**UITGIFTEPRIJS : 98,50 %**

## **Inschrijving op beide leningen van vrijdag 13 april tot donderdag 3 mei 1973**

Aan de inschrijving kan vóór laatsvermelde datum een einde worden gesteld

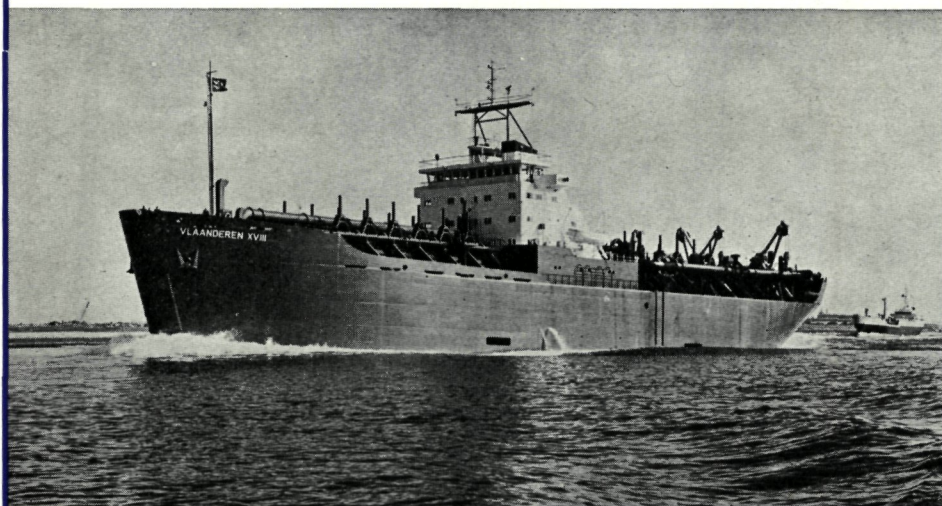
De inschrijvingen worden zonder kosten aangenomen bij de Nationale Bank van België gevestigde banken, wisselagenten en de ertoe gemachtigde financiële instellingen van de openbare sector en spaarkassen.

OFFICIELE NOTERING. — De obligaties zullen officieel ter beurse worden genoteerd.  
Brussel, 10 april 1973.

De Vice-Eerste Minister  
en Minister van Financiën,  
W. DE CLERCQ.



# **DRAGAGE DECLOEDT**



**VLAANDEREN XVIII — SLEEPHOPPERZUIGER**

**FRANKLIN ROOSEVELTLAAN 11**

**1050 BRUSSEL**

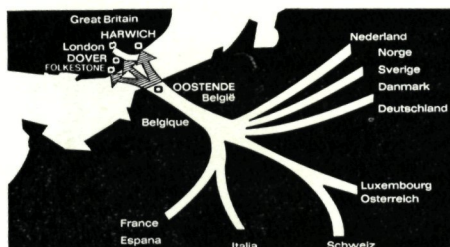
**Tel. (02) 49.00.63**

**Telex 24510**



Drie snelle en gemakkelijke « SEALINK » verbindingen (passagiers- en carferrydiensten) tussen BELGIE en GROOT-BRITTANNIE

OOSTENDE - DOVER  
OOSTENDE - FOLKESTONE  
OOSTENDE - HARWICH



- Gedurende het ganse jaar, tenminste 5 afvaarten per dag, in beide richtingen tussen Oostende en Dover.
- Tussen Oostende en Folkestone minstens twee dagelijkse afvaarten in elke richting.
- Tijdens de zomer tot 20 afvaarten per dag, in elke richting tussen Oostende en Dover, Folkestone en Harwich.
- Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
- Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur (zowel voor pakketboten als voor carferries)

**Pakketboten :** dagexcursies en nachtretours (in de zomer)  
dagexcursies en weekendreizen (in de winter)

**Carferries :** Minitours en 36u. excursies

**Inlichtingen, kosteloze documentatie, enz.**

- Erkende reisagentschappen en automobielclubs.
- Zeevaartlijnen Oostende-Dover / Folkestone / Harwich, Oostende (tel. 776.01).
- Regie voor Maritiem Transport  
Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 12.51.65).

# **n.v. BELIARD MURDOCH s.a.**

**SCHEEPSHERSTELLINGEN SCHEEPSBOUW**  
**INDUSTRIELE WERKEN EN STUDIES**

**Oostende**

**Antwerpen**

# **n.v. INES-BELGIUM**

tel. : 03 - 31.69.25 (5 lijnen)

**koningstraat 13**

**antwerpen**

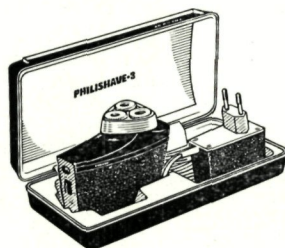
**BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE**





le Philishave  
Rechargeable

branche 1 fois  
pour 3 semaines  
de rasage



de Oplaadbare  
Philishave

éénmaal op  
stopkontakt aansluiten  
voor 3 weken scheren.

**PHILIPS**

### **MACHINEPROBLEMEN ? TRILLINGEN ? GELUID ? ONEVENWICHT ?**

Neem kontakt met : IRD MECHANALYSIS INTERNATIONAL

Tel. (02) 45.85.09 — Telex 22856.

Consulting Service World-Wide

Neptunuslaan 20

1190 Brussel

### **Renouvellement des abonnements.**

Ceci est le premier numéro de l'année 1973. Le service des abonnements vous prie de verser votre cotisation pour 1973 (200 F abonnement ordinaire et 500 F pour les membres d'honneur) pour les prochains jours, à notre compte en banque.

### **Vernieuwing abonnement.**

Dit is het eerste nummer van jaargang 1973. De abonnementendienst zou U dankbaar zijn, indien U de bijdrage 1973 (200 F gewoon en 500 F ere-abonnement) eerst-daags op een van onze rekeningen kon overschrijven.

# LA BOUTIQUE — t' WINKELTJE — LA BOUTIQUE

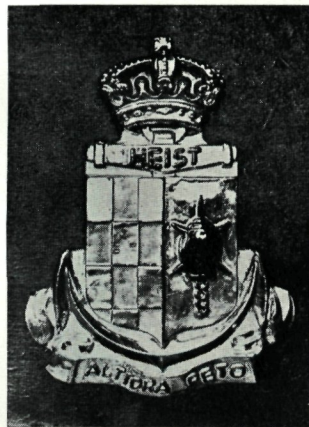
## PUBLICITEITSTARIEF NEPTUNUS

## TARIF DE PUBLICITE NEPTUNUS

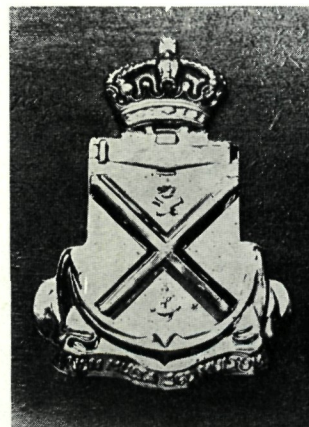
Format	Afmetingen - Dimensions		Jaarlijkse prijs Prix annuel	1 Inlassing 1 Insertion
	Hoogte-Hauteur / Breedte-large		+ 18 % BTW-TVA	+ 18 % BTW-TVA
1/1	175 mm	125 mm	18.000 Fr	3.600 Fr
1/2	85 mm	125 mm	12.000 Fr	2.400 Fr
1/4	42 mm	125 mm	9.000 Fr	1.800 Fr
1/5	33 mm	125 mm	7.500 Fr	1.500 Fr
<b>2e en 3e Kaftbladzijde</b>			<b>2e et 3e Couverture</b>	
— Buiten kontrakt :			4.000 Fr	— Séparée : 4.000 Fr
— Kontrakt :			21.000 Fr	— Contrat : 21.000 Fr

Une série d'écussons, exécutée en céramique polychrome, par l'artiste Ostendais Michiels, est mise en vente à la boutique Neptunus, au prix de 175,— F pièce + 25 F frais d'expédition. Chaque écusson a été agréé par la commission héraldique de la Force Navale et chacun d'eux est un bijou. Un joli et agréable cadeau pour les jours de fête.

Een reeks - praktisch van al de schepen - wapenschilden, uitgevoerd door de Oostendse kunstenaar Michiels, in keramiek en in vier- of vijf kleuren, zijn te bekomen bij Neptunus tegen betaling van 175,— F plus 25 F verzendingskosten. Ieder wapen werd goedgekeurd door de Heraldische Kommissie Zeemacht en is stuk voor stuk een juweeltje. Een mooi en smaakvol geschenk voor de feestdagen.



ZEEMACHT - FORCE NAVALE, COMOPNAV, COMLOGNAV, COMIENAV, NAVCOMPORTOST, NAVCOMPORTZEB, NAVCOMPORTANT, NAVCOMPORTNWP, KAMINA, ZENOBE GRAMME, GODETIA, ZINNIA, MECHELEN, VAN HAVERBEKE, DUFOUR, DE BROUWER, BREYDEL, ARTEVELDE, TRUFFAUT, BOVESSE, SPA, STAVELLOT, HEIST, ROCHEFORT, KNOCKE, NIEUWPOORT, KOKSYDE, VERVIERS, VEURNE, TURNHOUT, TONGEREN, MERKSEM, OUDENAARDE, HERSTAL, VISE, OUGREE, DINANT.





# LA BOUTIQUE \_ t ' WINKELTJE \_ LA BOUTIQUE

## ZELFKLEVER

Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagen, uw tas, valies enz. Werkelijk formaat  $8 \times 9$  cm. Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 10,— F + 4,5 portkosten.

## HOE BESTELLEN

Enkel door overschrijving / storting op postrekening 146270 van de Kredietbank Oostende, voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus.



## AUTO-COLLANT

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoiries de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc. Format réel  $8 \times 9$  cm.

Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 10,— F + 4,5 de port.

## COMMANDE - PAYEMENT

Le payement se fait uniquement par virement / versement au CCP. 146270 de la Kredietbank Ostende pour compte 473-6090311-30 de Neptunus.

Laat uw jaargang Neptunus inbinden. Luxueuze simili-leder met goud opdruk. 200,— F, B.T.W. inbegrepen.

Faites relier votre série de Neptunus, avec une luxueuse couverture en simili cuir dont les titres sont dorés à l'or fin. Prix de la reliure 200,— F, T.V.A. comprise.



# LA BOUTIQUE — t' WINKELTJE — LA BOUTIQUE



## ZEEMANSLIEDEREN

De LP 33 I - STEREO - werd vervaardigd met de medewerking van :

De Pijpers en Tamboers van de muziekkapel van de Zeemacht.

Het mannenkoor St-Barbe onder de leiding van Willy Van Poucke.

Voorzangers Antoon Carette en Jos Clauwaert.

Tekstarrangement A. Carette.

Muzikale arrangementen en orkest Eddy Dorsan.

### Side 2

La Danaé

Au 31 du mois d'août

Pauvre marin

Le grand coureur

Les trois marins de Groix

## CHANTS DU MARIN

LP. 33 tours - STEREO - Avec la collaboration :

Des fifres et tambours de la Musique de la Force Navale.

Du chœur d'hommes « St.-Barbe » sous la conduite de Willy Van Poucke.

Des chanteurs Antoon Carette et Jos Clauwaert.

Arrangement des paroles A. Carette.

Arrangements musicaux et orchestre Eddy Dorsan.

### Side 1

Kapiteyn Bart

Vertrek naar Island

Daar was een meisje loos

Het afscheyd

Het Kaperslied

De tous les aspects du folklore maritime, ce sont les chants des marins qui représentent la forme la plus directe du retour au passé.

Si les marins aujourd'hui ne chantent plus dans les mêmes circonstances qu'au temps de la marine à voile, ils restent attachés à ces chants qui font partie de leurs traditions. Neptunus, après avoir fait paraître une cinquantaine de chansons anglaises, flamandes et françaises dans ses numéros des années 1969 et 1970, et devant le succès qu'elles ont eu et l'intérêt qu'elles ont suscité, a décidé de publier un chansonnier et d'éditer un disque.

Pour ce dernier parmi 5 chants français, les plus populaires, ont été choisis. Et pour la face néerlandaise, 5 chants recueillis au littoral belge constitueront une contribution unique à l'enrichissement de notre patrimoine folklorique.

**Un disque unique en Belgique pour la somme de 169,— F.**

In de verscheidenheid van maritieme folklore zijn de zeemansliederen het beste bindrif met het verleden.

De zeeman van vandaag zingt niet meer en zo hij het nog doet is dat niet meer in de omstandigheden van vroeger, die van de zeilvaart, niettemin blijven zij toch trouw gehecht aan deze liederen die een groot aandeel hebben in hun tradities. Neptunus, na in zijn jaargangen 69 en 70 een 50-tal Engelse, Vlaamse en Franse Zeemansliederen te hebben gepubliceerd, heeft besloten een liederenbundel en een langspeelplaat op de markt te brengen.

Voor de LP werden de 5 meest populaire franse liederen uitgekozen voor het franstalig gedeelte. Voor het Nederlandstalig gedeelte werden het vijf liederen van ons folklorepatrimonium.

**Een in België unieke plaat ter gelegenheid van het 25 jarig bestaan van de Zeemacht, aangeboden aan slechts 169,— F.**



Suite au succès formidable du LP « Chants du marin », nous avons décidé de publier un chansonnier marin.

Ces 50 chansons, choisies parmi les meilleurs chants marin, d'une présentation agréable avec de nombreuses illustrations, ne coûtent que 60,— F.

Na het sukses van de langspeelplaat « Zeemansliederen » is eindelijk de lang verwachte bundel met « Zeemansliederen » verschenen.

Vijftig van de beste internationale zeemansliederen, mooi gepresenteerd, met talrijke illustraties en dit voor slechts 60,— F.



# *A vous, amis lecteurs...*

## **NEPTUNUS**

### **Signification et définition.**

Neptunus est une Association sans but lucratif, privée et professionnelle. Elle fut fondée le 7 octobre 1963 (moniteur belge no. 4788 du 28 novembre 1963) sous l'impulsion du Chef d'Etat-Major de la Force Navale, par des officiers et des sous-officiers de marine, dans le but de promouvoir et de propager un esprit de compréhension et d'appréciation en faveur de la Force Navale et des choses de la vie maritime afin qu'elle soit entourée d'un climat qui lui soit bénéfique.

Dans ce but une revue maritime portant le nom de NEPTUNUS a été éditée et paraît au rythme de production d'un numéro tous les deux mois.

L'Association a aussi édité des brochures, dépliants et tirés à part et d'autres objets répondant aux buts poursuivis. L'Association compte environ 2.000 membres parmi lesquels 50 sont membres effectifs au sens de la loi, les autres sont membres adhérents ou membres d'honneur. Tous les membres reçoivent la revue Neptunus. Seuls les membres effectifs ont droit de vote à l'Assemblée Générale.

Pour être membre effectif il faut être ou avoir été à la Force Navale. Seule l'Assemblée Générale peut statuer sur l'admission des membres effectifs et la nomination des membres du Conseil d'Administration.

L'Assemblée Générale se tient annuellement dans le courant du mois d'avril.

Le Conseil d'Administration comprend onze membres dont le mandat a une durée de trois ans.

### **Ressources.**

L'Association se constitue ses propres ressources en vue de la réalisation des buts définis. Il ne lui est pas interdit de recevoir des legs ou des subsides des pouvoirs publics ce dont elle n'a pas encore bénéficié jusqu'à présent. Ses ressources lui viennent des cotisations des membres, de la publicité confiée à la revue périodique, de la vente des objets de son département « Boutique ».

### **Les auteurs et les articles.**

Faire comprendre et apprécier la Marine est une des missions de chaque marin, et la meilleure manière d'y obtenir des succès définitifs est certainement d'être soi-même et de montrer une flotte exemplaire en tout. Comme il n'est pas possible d'inviter tout le monde sur place pour constater l'excellence de la marine, ou pour participer à la démonstration de la nécessité de la défense maritime, l'on est bien forcé de recourir à d'autres moyens d'information. Parmi ceux-ci la littérature joue un rôle important. Les articles paraissant dans NEPTUNUS doivent donc tous avoir pour but de faire comprendre et d'informer tous ceux qui ne peuvent participer d'une autre manière à la vie de la Marine. De la qualité de l'information découlera la libre appréciation du lecteur.

Il est donc fait appel à tous ceux qui croient pouvoir faire partager aux autres leurs connaissances en matière de Marine. Une bonne connaissance des choses est nécessaire à la formation d'une opinion et à la base d'un jugement. Une bonne connaissance est également nécessaire à la composition d'un bon article.

L'opinion des auteurs n'est pas dirigée, mais le lecteur est prévenu qu'elle ne reflète pas nécessairement les vues des instances officielles.

Le conseil de rédaction ou le conseil d'administration juge de la recevabilité d'un article et de l'opportunité de le publier.

La date de parution de l'article présenté est fonction de l'actualité, du respect de l'équilibre linguistique de la revue, de sa longueur et des impératifs techniques de l'édition.

Les articles peuvent être adressés au secrétaire de rédaction de la revue en un exemplaire, manuscrit, ou tapé à la machine ce qui est préférable, et muni des plans, cartes ou illustrations qu'on aimerait voir utiliser ou des sources de documentation accessibles ; la rédaction se chargera de toute autre illustration jugée nécessaire. Elle se réserve bien entendu le droit de faire un choix dans les illustrations proposées.

La Direction regrette de ne pas pouvoir attribuer une rémunération quelconque aux auteurs. Elle avoue qu'elle ne peut réaliser des bénéfices largement supérieurs au coût de la réalisation et que partant, tout travail, toute fonction au sein de l'Association est **glorieusement bénévole !**

Les auteurs ont droit à un minimum de trois exemplaires supplémentaires des numéros contenant leurs articles.

Toute correspondance est à adresser à :

NEPTUNUS, BP 17, 8400 OOSTENDE - Tel. (059) 814.02, Ext. 359 (de 08.00 à 17.30 Hrs).



# *Aan U, vriend lezer...*

## **NEPTUNUS**

### **Betekenis en definitie**

Neptunus is een private en professionele vereniging zonder winstgevend doel. Ze werd gesticht op 7 oktober 1963 (Belgisch Staatsblad nr. 4783 van 28 november 1963) onder aansporing van de stafchef van de Zeemacht. De oprichting gebeurde door officieren en onder-officieren van de marine, met het doel een geest van verstandhouding en waardering voor de marine en wat er mee in betrekking staat, te bevorderen en te propageren. Dit met het oog op het scheppen van een klimaat dat haar gunstig gestemd is.

Met dit doel werd NEPTUNUS uitgegeven. Het tijdschrift verschijnt om de 2 maanden. De vereniging heeft echter ook brochures, folders en andere zaken uitgegeven, teneinde het vooropgestelde doel na te streven.

De vereniging telt 2000 leden, onder dewelke er 50 effectief zijn in de wettelijke zin van het woord.

De anderen zijn ereleden of aangesloten leden. Allen ontvangen ze de revue NEPTUNUS. Alleen de effectieve leden hebben stemrecht op de algemene vergadering. Om effectief lid te worden moet men lid zijn (of geweest zijn) van de Zeemacht.

Alleen de Algemene Vergadering mag beslissingen treffen tot het aanvaarden van effectieve leden en het benoemen van leden van de raad van beheer.

De algemene vergadering heeft maandelijks plaats in de maand april.

De raad van beheer omvat 11 leden die een mandaat hebben van 3 jaar.

### **Bronnen**

De vereniging vormt haar financiële bronnen om haar doel te kunnen verwezenlijken. Deze bronnen komen van de lidmaatschapsbijdragen van de leden, de publiciteit in NEPTUNUS zelf en de verkoop van de voorwerpen uit het winkeltje. Het is de vereniging toegestaan staatstoelagen te ontvangen, wat tot heden echter nog niet het geval is geweest.

### **De auteurs en de artikels**

Het doen begrijpen en appreciëren van de marine is één van de plichten van iedere zeeman. De beste manier om in dat opzicht definitieve successen te boeken, is zichzelf te zijn en tevens een vloot te creëren die een schoolvoorbeeld is op alle gebied. Daar het niet mogelijk is om iedereen ter plaatse uit te nodigen, teneinde zich te vergewissen van de voortreffelijkheid van de marine en haar noodzakelijkheid als maritieme verdediging, is men verplicht andere informatie-mogelijkheden aan te wenden. Daarin speelt de literatuur een grote rol. De artikels die in Neptunus verschijnen moeten dus alle tot doel hebben diegenen die aan het marine-leven niet kunnen deelnemen, te doen begrijpen en in te lichten.

Van de kwaliteit van de informatie, hangt de vrije waardering van de lezer af. Er werd dus beroep gedaan op al diegenen die aan anderen hun maritieme kennis kunnen mededelen. Een goeie kennis van zaken is nodig om zich een oordeel of een opinie te kunnen vormen, en tevens noodzakelijk om een voortreffelijk artikel samen te stellen. De opinie der auteurs reflecteert niet noodzakelijk deze van de officiële instanties. De redactieraad of de raad van beheer beslissen over de aanvaardbaarheid van een artikel en de opportuniteit om het te publiceren.

De datum van verschijning van een artikel staat in functie van de actualiteit, van het taalevenwicht in de revue, van de lengte en van de technische noodzakelijkheden om te kunnen verschijnen.

De artikels mogen gezonden worden naar de redaktiesekretaris van het tijdschrift. Dit moet gebeuren in één exemplaar, geschreven of getypt (wat verkiezelijk is) en, indien mogelijk, vergezeld van plannen, kaarten of illustraties en andere toelaatbare documentatiebronnen die men graag zou zien verschijnen.

De redactie zal zich belasten met alle andere noodzakelijke illustraties. Ze behoudt zich, wel te verstaan, het recht voor om een keuze te doen in de voorgestelde documentatie. De directie betreurt het, geen renumeraties te kunnen toekennen aan de auteurs. Ze geeft toe dat de opbrengsten met moeite de kosten dekken. Alle realisaties worden bewerkstelligd door de goeie wil van de medewerkers. De auteurs hebben recht op 3 supplementaire exemplaren van de nummers die hun artikel bevatten.

Alle briefwisseling moet gezonden worden naar :





België wordt door de wijde bogen van Maas en Schelde als het ware tegen de zee aangedrukt. Naar Europese verhoudingen zijn al onze landgenoten kustbewoners. En in het Vlaamse landsgedeelte is « Vlaanderen aan zee » zeker geen overdrijving. Het zou dus logisch zijn dat er in België en vooral in Vlaanderen een grote maritieme gerichtheid zou mogen verwacht worden. Het kan daarom wel eens interessant zijn om na te gaan in hoeverre die logika overeenstemt met de werkelijkheid. Hoe staat de Vlaming tegenover de zee ; wat weet hij eigenlijk over de problemen die met zee en zeevaart te maken hebben.

Bij zulke vragen hebben de kustbewoners altijd de onwillekeurige neiging om figuurlijk op hun tippen te gaan staan en met een nogal laatdunkende blik te replikeren dat zij er alles over weten : ze leven er immers tegenaan ! Wat echter niets bewijst. Het is wel zo dat er aan de kust inderdaad meer mensen met doorzicht in maritieme zaken wonen dan waar ook in het binnenland ; maar dat aantal beperkt zich tot een fractie van de kustbewoners. De meesten bekijken de zee wel, ze zien haar kracht en ze weten dat ze gevaarlijk kan zijn. Ze weten wel iets over getijden en stromingen, maar daar stopt hun kennis meestal. Het blijkt te veel een passief ondergaan van de zee te zijn. Het zou de moeite lonen om na te gaan hoeveel kustbewoners eigenlijk al gevaren hebben, al was het maar een oversteek naar Dover.

Voor de bewoners van de grote havens in het binnenland - te beperken tot Antwerpen en Gent - ligt de zaak weer anders. Ze plukken de vruchten van de welvaart die met elke zeevaart gepaard gaat en ze staan dan ook open voor alles wat ermee te maken heeft. Doch die belangstelling concentreert zich vooral op de havenuitbating en al wat daarmee rechtstreeks verband houdt, zoals openhouden van toegangen, infrastructuur en dienstverlening onder diverse vormen. Maar, sporadische uitzonderingen niet te na gesproken, kennen ook zij de zee niet. Ze zien enkel wat er vandaan komt, wat er naartoe vaart, en ergens beseffen ze wel de noodzaak van dit alles voor hun bestaan. Ze voelen dan ook wel sym-



pathie voor alles wat maritiem is. Maar dat ze daarom stevig geïnformeerd over of erg geïnteresseerd zijn in de zee? De grote massa der havenbewoners zeker niet!

En de rest van Vlaanderen, het binnenland dat al op een paar kilometer van de kust begint: zij ziet de zee vooral als een vakantieoord, als een toeristisch buitenkansje, als de ideale plaats om een paar dagen uit te blazen. Voor die doorsnee-Vlaming is de zee een soort waterplas met uitzonderlijke afmetingen en de schepen, dichtbij of veraf, horen erbij om het romantisch geheel rond te maken.

Het opgehangen beeld doet ongetwijfeld te veralgemeend aan, op gevaar af eenzijdig te zijn. Maar het blijft nochtans zo - en daarmee zal iedereen het denkelijk wel eens zijn - dat de zee te weinig of helemaal niet wordt gevoeld als een noodzaak voor de economische groei van het eigen land. En die houding is niet alleen kenmerkend voor de gewone burger, doch ze is gemeengoed van hoog tot laag. De langdurige strijd van de maritieme middelen om op regeringsvlak de nodige kredieten los te krijgen voor havenuitbreiding, voor schepen, voor maritieme aangelegenheden is in dit verband zeer welsprekend. Te weinig bestaat de overtuiging dat dit land gewoonweg niet leefbaar is zonder de zee.

Waar de houding tegenover de zee omwille van gebrek aan belangstelling of ingevolge onwetendheid nog neutraal kan worden genoemd, daar ligt de zaak helemaal anders met het zeemansberoep zelf: tot voor een tiental jaren bestond er een algemene negatieve ingesteldheid. Aan de kust en in de grote havens is dat niet zo voelbaar, maar in het binnenland is een zeeman ook nu nog meestal een soort randgeval, met voorbehoud te benaderen, een curiosum, een wezen dat misschien nog niet helemaal af te schrijven is maar toch onder de twijfelachtige categorie wordt gerangschikt. Een familielid dat wil gaan varen, wordt in het gunstigste geval als zeer buitenissig gebrandmerkt. De toestand is ongetwijfeld niet meer zo scherp afwijzend als vroeger, maar ik maak me sterk dat die mentaliteit nog zeker niet tot het verleden behoort. Trouwens, in Vlaanderen kon het zeemansberoep



en kan het misschien nóg nu alleen maar voortbestaan dankzij een soort inteelt. Zeelui komen meestal uit zeemansgezinnen met sporadische aanvullingen door buitenstaanders. Waarom wil een Vlaming eigenlijk niet naar zee? Vroeger deed hij dat wel; anders had Brugge nooit z'n glorieitijd gekend, anders waren ze nooit begonnen aan de Oostindische Compagnie, anders waren ze nooit op de Vlaamse eilanden, de huidige Azoren, geraakt en dat allemaal in een tijd dat reizen nog een avontuur met een geringe kans op slagen was. Of hoe zijn anders de beruchte Oostendse en Duinkerke kapers te verklaren - intussen is Jan Bart een genaturaliseerde Fransman, maar dat is scheefgetrokken geschiedenis.

Natuurlijk heeft de Zeevaartschool nog kandidaten, er wordt nog gevist en de Zeemacht krijgt nog vrijwilligers, maar ze komen zo druppelsgewijs binnen. Bovendien geven velen het voortijdig op en de meesten houden het in het gunstigste geval uit tot ze een brevet hebben waarmee ze voor een waldienst in aanmerking komen.

En de intrigerende vraag blijft waarom de volledige inzet van voorheen het nu hoogstens tot een lauwe liefde voor de zee brengt.

Misschien is de Vlaming te gemakzuchtig geworden, zodat hij opziet tegen de moeite? Want zelfs met alle faciliteiten die de zeevaart nu ter beschikking staan, blijft het nog altijd een zwaar beroep waaraan nu veel meer verantwoordelijkheid vastzit dan ooit het geval is geweest. Daarbij komt nog dat er onregelmatige uren worden geklopt, dat er afwezigheden van enkele weken tot een paar maanden aan vasthangen en dat voor zowat je hele leven. Allemaal factoren die het in onze samenleving met haar achturendag, het vrije lange weekend, de vaste uurregeling, de vaste vakantieplanning en haar sociale gerichtheid niet meer doen. Bovendien is een Vlaming doorgaans erg honkvast. Hij hangt aan zijn gewoonten, zijn omgeving, zijn buurt, zijn dorp en aan de gezellige regelmaat van dag en uur. Hij zit liever dagelijks een paar uren in trein of auto om het leger forensen op peil te houden dan te verhuizen naar de omgeving van zijn werkterrein, en dat alleen omdat hij niet uit zijn vertrouwde omgeving wegwilt. Het is alsof hij schrik heeft van het avontuur en zich daarom nestelt in zijn eigen veilige, welbekende omgeving, waardoor alle verrassingen grotendeels worden uitgesloten en de mogelijke problemen meteen als een gemeenschappelijk te dragen last worden gevoeld en uitgevlakt. Of behoort het zeemansberoep misschien ook al tot één van die karweien die we liefst door gastarbeiders laten doen?

De hierboven geschetste levensvisie is geen erg vruchtbare bodem voor zeelui, omdat ze diametraal staat tegenover de eigenschappen die met dat beroep gepaard gaan: zin voor avontuur, afwisseling, onregelmatigheid, wereldburger worden, een stap in het onbekende wagen. Toch zijn er bij ons nog altijd ettelijke duizenden te vinden die het avontuur wel aandurven, maar dan in een meer geestelijke en filantropische richting onder de vorm van ontwikkelingshulp en missionering; het avontuur van de zee schijnt daarentegen merkkelijk minder roepkracht te hebben.

En toch is het absoluut nodig dat de Vlaming openstaat voor de zee, dat hij positief ingesteld geraakt, dat hij weer gaat varen, dat hij « sea-minded » geraakt. Want nu meer dan in het verleden is de zee een onontbeerlijke verbindingsweg voor onze samenleving. Een enorm deel van onze handel gebeurt onder de vorm van massale in- en uitvoer met zeeschepen. Zeeverkeer en handel lopen parallel: als het misloopt met de handel, met de werkgelegenheid, dan stagneert eerst de scheepvaart. Havens zijn trouwens uitstekende economische barometers: lege kaaien bij recessie, en te weinig ligplaatsen als het goed gaat.

Nu is het evenwel zo, dat ons transport over zee voor 80 à 90 % door buitenlanders wordt gedaan. Die buitenlanders zijn onze burens: Britten, Noren, Zweden, Denen, Nederlanders, Grieken. Maar dat houdt in dat zij ook de daarbijhorende winsten opstrijken, inkomsten die voor ons verloren gaan omdat wij er tegenopzien om dat vervoer zelf te doen. Zelfs op onze kleine koopvaardijvloot - 1,5 miljoen B.R.T. terwijl Nederland beschikt over zowat 5 miljoen B.R.T. en Noorwegen zelfs meer dan 20 miljoen heeft varen - moeten we nog gedeeltelijk beroep doen op buitenlanders om de eigen schepen in de vaart te houden. Andere West-europese landen blijken met hetzelfde probleem te zitten, maar hun tonnemaat ligt dan ook drie- tot tienmaal hoger dan de onze.

Toekomst en zeevaart waren in het verleden onafscheidelijk met elkaar verbonden en daarin is niets veranderd. Maar de Vlaming wil altijd zekerheid als er over toekomst wordt gepraat. Historisch gezien is dat ongetwijfeld begrijpelijk want zijn voorouders leefden



doorlopend in onzekerheid : zijn streek was de eeuwige Europese twistappel en daardoor om de haverklap het slagveld waarop de bezetter van gisteren er door een nieuwe werd uitgetrapt. Oorlog en bezetters betekenen ellende en de onoplosbare zorg voor morgen. Daarom vermoedelijk die erfelijk geworden vraag om bestaanszekerheid.

Die angst zou de Vlaming echter niet van de zee mogen weghouden want daar ligt juist de toekomst, nu en de volgende decennia meer dan ooit.

De verscheepte tonnemaat stijgt jaarlijks, de wereldhandel wordt steeds intenser. En alles wijst erop dat die toename onverminderd zal en zelfs moet aanhouden, zowel in onze Westerse wereld als in het communistisch blok en binnen een aantal jaren ook in wat we nu nog de derde en minder rijke of arme wereld noemen. Op het eerste gezicht lijkt het wel alsof het vliegtuig een ernstige concurrent voor de scheepvaart zou kunnen worden, want nu reeds zijn er die een paar honderd ton vracht in de lucht krijgen. Doch dat is dan nog altijd maar een fractie van de lading die een koopvaardijs van tien- of twintigduizend ton aankan. Het aantal vluchten dat een vliegtuig daarvoor moet presteren is zeker niet renderend als bovendien in overweging wordt genomen dat de schepen het steeds stukken goedkoper afkunnen - zij het dan behoorlijk langzamer - en dat ze met de jaren sneller en economischer zullen varen. Voor de vliegtuigen zit er wél toekomst in de beperkte, kostbare vrachten die vlug ter plaatse moeten zijn, zoals geneesmiddelen, bepaalde voedingswaren, kunstwerken, goudtransporten e.d.. Maar het zware massale vervoer zal wel altijd een aangelegenheid voor schepen blijven zodat er hier moeilijk over concurrentie kan worden gesproken maar wel van een wederzijdse aanvulling.

En dan is nog niet de nadruk gelegd op het toekomstig belang van de zee voor een aantal activiteiten die voorlopig nog als bijkomstig kunnen worden bestempeld maar het over een paar jaren zeker niet meer zullen zijn. Reeds nu halen de Japanners hun voedsel al grotendeels uit de zee. Binnen afzienbare tijd wordt dat ook een noodzaak voor andere maritieme landen. In die optiek nemen ze trouwens nu al hun voorzorgen door het periodisch uitbreiden van hun territoriale visserijgrenzen om de overbevissing tegen te gaan en daardoor hun eigen economie veilig te stellen. IJsland is hiervoor het karakteristieke schoolvoorbeeld ; eerst bracht het zijn grenzen op 12 mijl en verleden jaar werden ze verlegd naar 50 mijl.

Het ziet er bovendien naar uit dat West-Europa langsom meer beroep zal moeten doen op de energiebronnen die in het kontinentaal vlak voorkomen. Daarom zoeken diverse firma's al sinds jaren naar aardolie en aardgas in de zuidelijke Noordzee. De zee zit ook vol mineralen en een paar landen hebben de ontginning ervan al aangevat. Ook als bron voor de eigen watervoorziening zullen we binnenkort beroep moeten doen op zeewater, zelfs als we drastisch ingrijpen in de pollutie van grond- en rivierwater ; hiermee dienen we in elk geval te stoppen want het kustwater is nu al te bevuild en de zee is wel groot maar niet oneindig.

Het toerisme, iets wat vooral de kustbewoners nauw aan het hart ligt, is ook een zee-activiteit waarin toekomstmuziek zit. De vakantiekruisvaarten komen meer en meer in trek en de tijd is nabij dat die mogelijkheid binnen het bereik van iedereen komt waar ze vroeger tot een kapitaalkrachtige kern was beperkt. In een kruisvaart zit trouwens nog een laatste restje avontuur, iets van de vroegere onbekende verten, en als toeristische attractie heeft ze dan ook alle pluspunten mee.

Zee en toekomst zijn synoniem en elk gebrek aan belangstelling voor de zee betekent een onverschillig schouderophalen voor hetgeen de toekomst kan brengen. Op dat gebied is Vlaanderen klein, letterlijk en figuurlijk. Het lijkt bijna alsof zijn bewoners het zeemansleven niet aandurven, dat ze het offer niet kunnen of niet willen brengen - want zo'n leven vraagt offers niettegenstaande alle sociale tegemoetkomingen : het heeft een weerslag op het gezinsleven, het werk is onregelmatig, soms zenuwslopend, meestal vermoeiend -. Of misschien spreekt de romantiek of het avontuurlijke van het beroep niet of niet meer tot de verbeelding. Of schrikt de Vlaming nog altijd terug voor het avontuurlijke en het onbekende ?

De zee is zuiver en puur omdat ze - alle verhoudingen in acht genomen - nog maar door weinigen wordt bevaren ; doch vooral de Vlamingen zijn er witte raven.

En toch is er durf te vinden ; toch bestaan er nog opoffering en ideaal. Als er duizenden zijn die op menselijk en geestelijk vlak het levensavontuur aandurven, dan zouden er toch veel meer moeten gevonden worden die niet opzien tegen het meer werelds gerichte avontuur van de zee.



# **LA ROYAL NAVY construit un navire de guerre en POLYESTER.**

Ce sera un dragueur-chasseur de mines. Il s'appellera « HMS WILTON ».

Cette nouvelle présente un double intérêt. C'est le premier navire de cette taille à être construit en polyester ; et dans quelques années le problème du remplacement de notre flotte de lutte contre les mines se posera avec acuité.

L'usage du polyester s'est répandu très rapidement ; 80 % des embarcations légères sont construites dans ces matériaux. Les marines de guerre ont emboîté le pas et c'est ainsi qu'on a vu la France et la Grande-Bretagne, notamment mettre en service des vedettes rapides, des patrouilleurs côtiers et des embarcations de servitude. Les Hollandais ne sont pas en reste et récemment, ils ont présenté une embarcation rapide, le « POLY-CAT », bâtiment destiné aux services portuaires mais pouvant être transformé en patrouilleur d'estuaire et de rivière.

Il a fallu des années d'études et de mise au point pour que la Royal Navy fasse procéder au lancement d'une unité plus importante. C'est dès 1950, en effet, que l'Amirauté lançait son premier programme d'études en ce sens.

Prudents les responsables de la Royal Navy ont préféré construire un navire qui suive exactement les spécifications des dragueurs côtiers (W.U.) de la classe « TON » plutôt que de concevoir un navire d'un type nouveau.

La comparaison entre les deux matériaux, le polyester et le bois, en est facilitée.

## **CARACTERISTIQUES**

Les caractéristiques du « WILTON » sont les suivantes :

Déplacement : 450 t. pleine charge.

Dimensions : 46 m x 8,5 m x 5 m

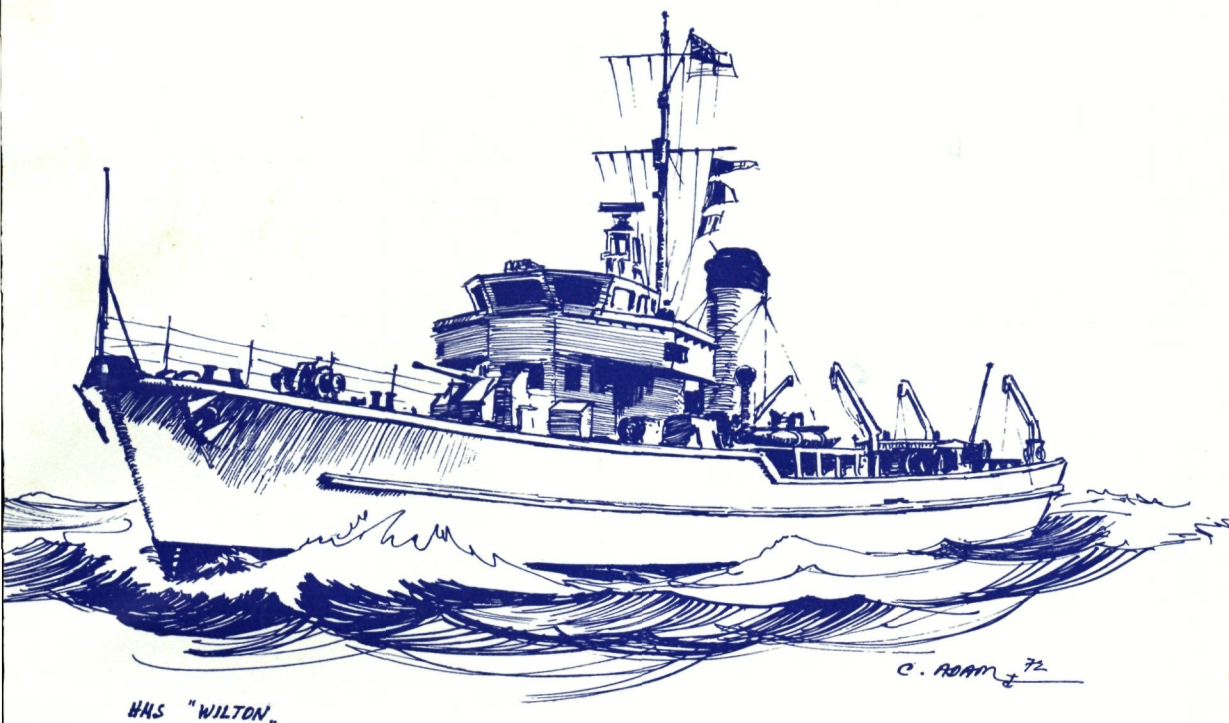
Moteurs : 2 diesels développant 3.000 CV au frein.

Vitesse : Max. (est.) : 15 nœuds.

Equipage : 39 - 5 officiers et 34 sous-officiers et matelots.

## **COUT DE CONSTRUCTION**

Le coût de la construction s'est élevé à deux millions de livres sterling. C'est cher pour un navire de cette classe mais ce l'est moins lorsqu'on considère qu'il s'agit d'un prototype et que les économies se retrouveront surtout dans le domaine de l'entretien de la coque.



## I. - LE POLYESTER - AVANTAGES - PROBLEMES D'ADAPTATION

Le polyester, c'est indéniable, est en train de supplanter les matériaux traditionnels dans la construction des embarcations légères. A un rythme élevé puisque 80 % de celles-ci (chiffre provenant du London International Boat Show) sont maintenant construites en polyester.

Les raisons de cet essor sont nombreuses, l'avantage économique venant loin en tête.

### A. PRIX D'ACHAT

Le prix d'achat peut être réduit quelque peu là où il est possible de construire une série importante. En effet, on assistera à une diminution des coûts de main-d'œuvre et à un amortissement intéressant sur le coût du moule.

### B. FRAIS D'ENTRETIEN

Les économies les plus importantes se font sentir plutôt dans le domaine des **frais d'entretien**. Les possesseurs d'embarcations légères - vocable sous lequel je regroupe aussi bien les bateaux de plaisance que les embarcations de servitude et autres vedettes rapides - ont obtenu ces dernières années des économies de l'ordre de 80 % dans les coûts d'entretien de la coque.

Si de telles économies sont considérées dans le contexte de l'emploi et de la durée de vie moyenne d'un petit navire de guerre, on pourrait arriver à économiser le prix d'une nouvelle coque en quinze ans...

### C. QUALITES SPECIFIQUES

Cette économie en frais d'entretien porte sur la main-d'œuvre aussi bien que le matériau et tient à la nature même du polyester. En effet celui-ci ne rouille ni ne se rétrécit pas plus qu'il ne se fend, est à l'abri de toute corrosion chimique et des pénétrants marins. Les infiltrations d'eau sont exclues, puisqu'on le moule aisément en toutes sortes de formes sans aucun raccord. Cette inaltérabilité du matériau provient de l'emploi de fibres de verre. Un avantage direct de cette qualité est l'économie d'espace que l'on peut réaliser en construisant les réservoirs de mazout et d'eau potable à même la coque. Enfin, le polyester est facile à réparer.

A toutes ces qualités, viennent s'en ajouter deux autres, appréciables pour un navire de guerre. Le polyester, en effet, est **non-magnétique** et ne donne qu'un **faible écho au radar**.



Et si le bois possède également ces caractéristiques il est cependant clair qu'il ne peut soutenir la comparaison avec le polyester dans le domaine des coûts d'entretien. A ce propos, il est intéressant de noter que la Ministère de la Défense Britannique (Marine) a passé avec la firme VICKERS un contrat de recherche et de développement portant sur les superstructures de sous-marins en polyester. La faiblesse de l'écho radar provoqué par le polyester n'est certainement pas étranger à cette décision.

#### D. RESISTANCE

La comparaison avec d'autres matériaux révèle que le polyester, plus léger que le bois de sapin, l'acier et l'alliage d'aluminium, est quatre-vingts fois plus résistant que le bois de sapin, possède le même potentiel de résistance que l'acier et l'alliage d'aluminium.

#### E. POIDS

Ce potentiel de résistance devient encore plus intéressant si l'on considère que le polyester entraîne une considérable économie de poids.

#### F. PROBLEMES D'ADAPTATION

La résine finalement choisie est un polyester isophaltique qui ne se déforme qu'à des températures extrêmement élevées et n'absorbe pratiquement pas l'eau.

Ce matériau de base fut rigoureusement essayé. En outre, la configuration structurelle retenue découlait d'études théoriques aussi bien que d'essais portant sur des sections différentes du navire projeté, à échelle réduite et en grandeur nature.

Projeter un navire en employant un matériau nouveau pose certains problèmes fondamentaux qui ne sont pas habituellement rencontrés.

#### G. SEUIL D'ELASTICITE

Dans le cas du polyester, ceux-ci se sont surtout concentrés autour du seuil d'élasticité assez bas du matériau. En d'autres termes, cela veut dire que le polyester est beaucoup plus flexible que le bois ou l'acier pour une résistance donnée. Il est évident cependant qu'il n'y a aucune corrélation entre rigidité et solidité - un toast est rigide mais friable, une canne à pêche, flexible et solide.

Propriété particulièrement bénéfique pour les structures des navires, puisqu'elle permet d'amortir chocs et tensions provoqués par les mouvements de la mer, la flexibilité est encore considérée avec défiance par certains. En effet, depuis l'avènement de l'acier en construction navale, le principe des structures rigides avec des niveaux de tension acceptables domine. Au milieu du XVIII<sup>ème</sup> siècle, on pensait que les nouveaux navires en acier couleraient aussitôt lancés. C'est la même logique qui veut aujourd'hui condamner la flexibilité du polyester.

#### H. TYPES DE BATEAUX

En outre, les problèmes découlant de l'emploi du polyester se posent très différemment selon la type de bateaux, embarcations légères ou navires.

## II. - LE POLYESTER DANS LES EMBARICATIONS LEGERES

#### A. ESSOR

L'essor fantastique du polyester se répartit sur une période de temps assez courte. C'est en vingt ans seulement que ce matériau s'est imposé. Or les réactions premières des milieux les plus conservateurs parmi les yachtsmen furent franchement négatives au début. Aujourd'hui, par contre elles sont largement positives au point que tous les constructeurs d'embarcations légères - ou presque - se sont lancés à fond dans l'exploitation de ce nouveau matériau.

#### B. ASPECT FINANCIER

Il est certain que l'aspect financier a joué un rôle important dans cette révolution mais à lui seul, cet aspect n'aurait pu entraîner un changement aussi complet dans un domaine où des vies humaines sont perpétuellement en jeu. C'est d'emblée que le matériau a dû faire ses preuves.

### C. AMORTISSEMENT DES COUTS DE PRODUCTION

Les embarcations légères permettent aussi une **rentabilité** assez grande au stade de la **production**. Le plupart des constructeurs mettent au point une coque à usages multiples qui permet des séries de production intéressantes au point de vue de l'amortissement des coûts de production, du moule notamment.

C'est ainsi que la firme anglaise HALMATIC Ltd. propose à sa clientèle trois coques possibles :

- une coque de 56 pieds pour laquelle elle a obtenu plusieurs commandes dont une de la Marine Portugaise pour des patrouilleurs rapides et une autre de l'Armée Néerlandaise pour des embarcations d'assaut.
- une coque de 64 pieds dont elle a tiré une type de vedette ASR rapide (27 nœuds - 31 tonnes) pour la marine sud-africaine.
- et surtout une coque de 42 pieds spécialement étudiée pour les pays du tiers monde. Plusieurs pays d'Afrique ont commandé cette vedette en version médicale. Son équipement est particulièrement complet. Il comprend un dispensaire, une petite salle d'opération et la possibilité de loger un docteur et un infirmier en plus de l'équipage.

### D. CONCEPTION PARTICULIERE

La conception des embarcations légères diffère de celle des navires car elles sont conçues pour supporter fréquemment un traitement brutal, mises à sec ou s'amarrant à quai ou à d'autres embarcations. Par contre, cette grande robustesse de construction permet à ces embarcations d'être peu sensibles aux tensions résultant des mouvements à travers les vagues.

## III. - LE POLYESTER DANS LA CONSTRUCTION NAVALE

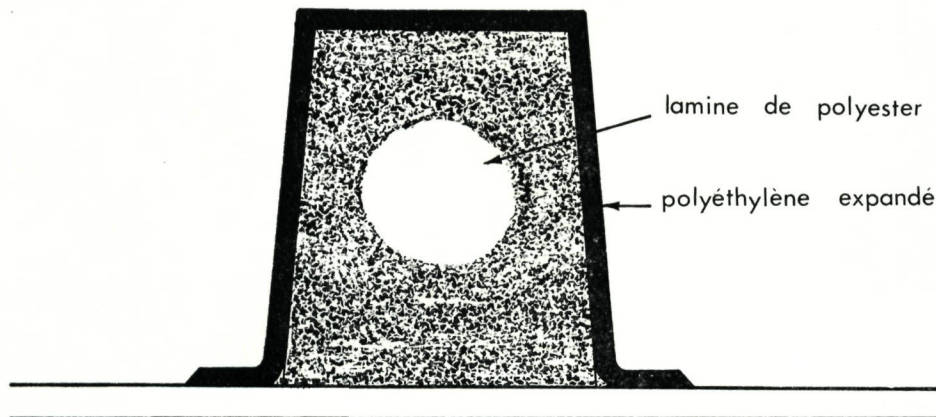
### A. PRUDENCE

La Royal Navy a voulu s'assurer que les avantages observés dans la construction des embarcations légères se retrouvent à l'échelle d'un navire.

Une série très complète d'essais furent réalisés, notamment en ce qui concernait :

1. La stabilité du matériau et sa résistance au choc.
2. La porosité.
3. La résistance chimique.
4. L'effet des variations de température.
5. Les possibilités de réparations.
6. L'isolation thermique.
7. L'inflammabilité.
8. La résistance à l'usure.

RENFORT OU SECTION « HAUT-DE - FORM »





Tous ces points sensibles firent l'objet d'examens approfondis et des solutions satisfaisantes à ces problèmes furent trouvées.

Si le polyester s'est révélé aussi parfaitement adapté pour les embarcations légères, pourquoi n'a-t-il pas été accepté plus tôt dans la construction des navires ?

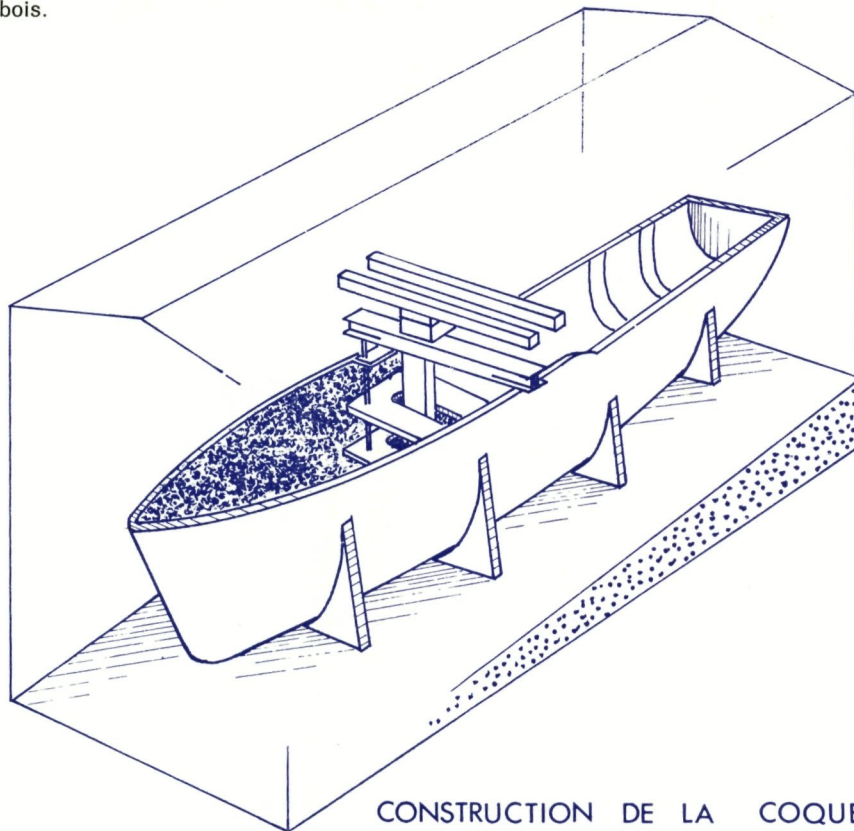
Le premier obstacle a été tout simplement un souci de prudence, peut-être teinté d'un réflexe de conservatisme. Mais cette réponse ne suffit pas à elle seule. De nombreux problèmes devaient aussi être résolues au niveau de la conception, puis de la construction.

## B. CONCEPTION

La robustesse nécessaire aux embarcations légères constitue, pour un navire un excédent de solidité qui n'est pas économique. Les navires sont essentiellement conçus pour pouvoir supporter les charges résultant de leur passage à travers des vagues de tempête et, par conséquent, ils doivent être pilotés avec soin lors des manœuvres d'accostage. Les structures des navires sont donc souvent sujettes à des tensions plus importantes en haute mer que ne le sont celles des embarcations légères. Le problème consiste donc à maintenir à un niveau constant, pendant de longues périodes, les propriétés de résistance de la structure achevée.

## C. CONSTRUCTION

Avant de pouvoir passer à la construction du chasseur de mines, il fut nécessaire de construire des chantiers et des ateliers spécialement étudiés pour ce travail qui, procédant partiellement de la chimie, diffère entièrement de la construction classique en acier ou en bois.



CONSTRUCTION DE LA COQUE

**La propreté :**

Toute particule de poussière peut conduire à la formation de points faibles dans la structure achevée.

**La température :**

Doit être contrôlée afin de donner à la résine le temps de liquidité requis pour la consolidation du laminé.

**L'aération :**

Un système de ventilation forcée et de bonnes installations sanitaires furent prévues pour mettre les travailleurs dans les conditions de travail saines et confortables.

La technique de construction proprement dite sera, quant à elle, décrite dans un paragraphe ultérieur...

**IV. - METHODES DE CONSTRUCTION**

Il me faut maintenant le matériau de base et sa méthode de fabrication.

**A. MATERIAU DE BASE**

Avant de produire un stratifié, l'ouvrier enduit un moule d'une matière isolante qui doit permettre de décoller le polyester du moule.

Ensuite, il étale, à l'aide d'une brosse, une forte quantité de résine sur le moule, puis il applique le verre tissé qui se présente véritablement sous la forme d'un tissu fait de fibre de verre. Avant l'usage, la résine est activée par l'addition d'un catalyseur et d'un accélérateur ; c'est le dosage correct de ces deux éléments qui assurera le durcissement de la résine dans le temps requis et à la température de la pièce. Une autre couche de résine est ensuite appliquée et le tout est tassé au rouleau d'acier, grand soin étant pris d'en éliminer les bulles d'air et d'obtenir une épaisseur uniforme.

On augmente progressivement l'épaisseur du laminé grâce à de nouvelles applications de couches successives de résine et de verre, consolidées chaque fois, jusqu'à ce que l'épaisseur désirée soit obtenue. La solidité continue le long du laminé s'obtient en superposant des couches adjacentes du tissu de verre.

**B. RENFORTS**

Des éléments de renfort sont établis en mettant en place des formes ayant une configuration particulière. Celle-ci découle partiellement de la souplesse inhérente au polyester. La section choisie ici, à laquelle on a donné le nom de « top-hat section » (section haut de forme) est indéformable. Après leur mise en place sur le laminé à renforcer, on applique dessus la résine et le verre comme décrit précédemment, tout en permettant un généreux débordement sur le laminé de base afin d'obtenir une parfaite adhérence.

**C. DOUTES**

Le procédé est simple mais des doutes surgissent inévitablement.

1. Comment deux matériaux aussi naturellement fragiles que le verre et le plastique peuvent-ils se combiner pour former un matériau de structure fiable ?
2. Et à supposer que cela soit possible, comment assurer la qualité et la consistance de la résistance du matériau si tout ce procédé est aussi dépendant de l'habileté et de la conscience professionnelle de l'ouvrier-couvreur ?

**D. RESISTANCE DU VERRE**

La réponse à la première question est simple : c'est le verre et non le plastique qui donne sa résistance au polyester stratifié et cela tient à la forme sous laquelle ce verre est employé. Il s'agit de fibres de verre très fines, ne dépassant pas 1/100 mm d'épaisseur.

Dans cette configuration, le verre est cinq fois plus solide que l'acier alors que le verre de bouteille ordinaire est dix fois moins résistant que l'acier.

La faiblesse du verre ordinaire provient des milliers de petites crevasses qui en strient la surface dès qu'on la touche. Invisibles à l'œil nu elles n'en existent pas moins et sont la cause directe de ce manque de résistance.



Les fibres de verre, par contre, sont protégées dès l'instant de leur fabrication et leur finesse fait qu'elles plient au lieu de se griffer, maintenant leur résistance intacte jusqu'au moment où elles sont coulées dans la résine pour former le laminé.

#### E. TECHNIQUES DE CONSTRUCTION

Quant à la dernière question, elle trouve sa réponse dans les techniques nouvelles de construction mises spécialement au point pour le « WILTON ».

J'ai déjà cité les chantiers et ateliers nouveaux. Mais cela seul était insuffisant, encore fallut-il modifier complètement la technique de construction. Les principales adaptations ont dû se faire dans les domaines suivants :

1. **Construction selon des moules** et non plus à partir de tôles ou de planches courbées sur couples.
2. **Entraînement** : Tout le personnel dû subir un entraînement spécialisé. Une série de charpentiers de marine furent reclassés « lamineurs » afin déviter des mises en chômage.
3. **Planification** : une planification très détaillée a été nécessaire étant donné les exigences chronologiques propres à ce matériau et son emploi pour la première fois, dans un navire de la taille d'un chasseur de mines.
4. **Contrôle de qualité et mécanisation.**

L'ouvrier-lamineur qui lamine ses couches successives ne se contente pas de donner forme au navire, il construit la structure même de celui-ci.

Aussi fallut-il mettre sur pied une organisation de contrôle de la qualité. Le contrôle, constant, fut grandement facilité par l'usage d'une résine claire (non pigmentée) permettant la détection immédiate de toute erreur de laminage à quelque profondeur qu'elle puisse se situer.

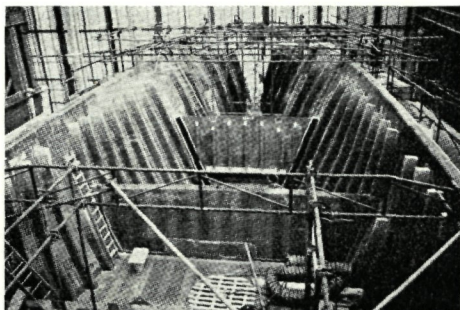
Une autre manière d'exercer un certain contrôle est la mécanisation du procédé de laminage. Si le renforcement de fibre de verre peut être automatiquement imprégné de la quantité exacte de résine nécessaire, l'erreur humaine dans le procédé aura été réduite de moitié.

Des machines ont été conçues à cet effet chez le constructeur et employées partout où cela s'avérait possible.

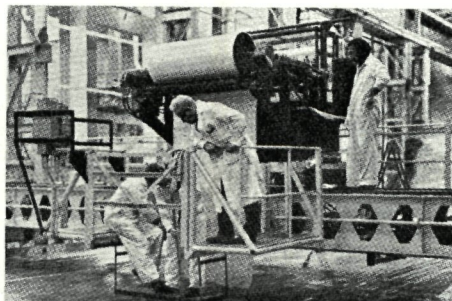
5. **Des MOULES spéciaux** ont dû être construits, qui reproduisaient non seulement le modèle de la coque mais aussi ceux des ponts et autres cloisons avec et sans nervures. La coque est produite en un seul moulage de plat bord à plat bord avec toutes les membrures et les couples.

Les panneaux, cloisons et ponts sont fabriqués à part dans un atelier séparé et coulés dans la coque après achèvement du moulage principal.

Vue de l'intérieur de la coque vers l'avant.



La machine construite par VOSPER THORNYCROFT pour enduire uniformément de grandes surfaces de lamine de fibres et de polyester.



## V. - CONCLUSIONS

### 1. INTERET DU MATERIAU

Celui-ci est indéniable. Les avantages qui en découlent peuvent se résumer ainsi : inaltérabilité quasi parfaite pour une résistance comparable aux matériaux traditionnels. Il en résulte une considérable économie dans le domaine des frais d'entretien.

### 2. INCONVENIENTS

#### a. Coûts de production

Les coûts de production sont élevés. On peut cependant s'attendre à une diminution de ceux-ci lors de la mise en chantier de séries relativement importantes. La pratique de certains chantiers navals consistant à construire quelques coques polyvalentes permettra de réaliser d'intéressantes économies. Il faut cependant faire remarquer que, d'après certaines opinions, les coûts de construction ne pourraient guère dépasser ceux des coques en bois.

#### b. Caractère artisanal

La production, quoique déjà partiellement automatisée, est encore trop artisanale. Des progrès sont à faire dans ce domaine avant que l'on ne puisse réaliser des séries importantes. Les coûts de main-d'œuvre sont en effet un souci constant des constructeurs.

#### c. Faiblesse des liaisons

Les liaisons entre les couples sont encore trop faibles. Ce problème pourrait être résolu dans le cadre d'un nouvel examen des techniques de construction. Jusqu'à présent, on s'est contenté de mettre en œuvre un nouveau matériau, tout en perpétuant les plans et les techniques anciennes. Celles-ci ne permettent pas de tirer de ce nouveau matériau toutes les ressources possibles.

### 3. INTERET POUR LA BELGIQUE

Cette technique nouvelle laisse entrevoir certaines possibilités. On peut dans le cadre de cet article poser certaines questions.

- a. N'y aurait-il pas dans le cadre d'un renouvellement éventuel de notre flotte de dragueurs-chasseurs, une étude de rentabilité à faire qui explorerait à fond les avantages et inconvénients de ce matériau ?
- b. Les bâtiments de lutte anti-mines de l'OTAN sont relativement vieux. N'y aurait-il pas là un marché à explorer pour nos chantiers navals, compte tenu de ce nouveau matériau, de ses avantages et de ses inconvénients ? A noter que ce marché pourrait être assez important (plusieurs centaines d'unités).
- c. Enfin, serait-il intéressant de construire, ici en Belgique, une coque polyvalente pour une unité d'environ 450 à 500 tonnes - tonnage correspondant à celui des MSC ? Plusieurs missions possibles pourraient être considérées et notamment, sans être limitatif :
  - la lutte anti-mines.
  - le patrouillage côtier (ASW - ASR...).
  - la recherche océanographique.
  - le soutien logistique, mettant ainsi à la disposition immédiate de chaque escadrille un bâtiment de soutien logistique. Ce qui permettrait de tenir la mer plus longtemps, les unités de tonnage supérieur (« GODETIA » p. ex.) pouvant ravitailler plusieurs escadrilles par RV successifs.
  - l'aide au pays du tiers-monde (bateau, hôpital etc...).

Il me paraît peut-être prématuré d'apporter, dès maintenant, les réponses à ces questions. Un premier élément de réponse nous parviendra dès que seront connus les résultats des essais du « WILTON ». Nos lecteurs en seront informés au fur et à mesure des développements de cette technique.

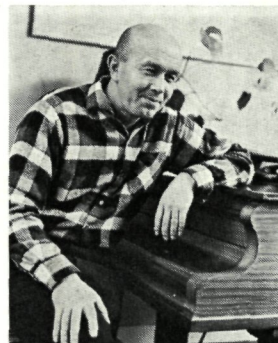






**na een**

**boek**



**Libera Carlier, Nijlen 19.1.26,** zoon van stationschef, tweede uit gezin van acht kinderen, studeerde aan het Kon. Ath. Diest en Hogere Zeevaartschool Antwerpen. Is kapitein ter lange omvaart, beroep Staatsscheldoods sinds 1949.

**Literatuur :**

Publiceerde sinds 1957 romans en novellen.

De Zondagsslepers, Duel met de tanker, Action station Go, Het Kanaal, De Vlucht, Teder als Trotyl, De kleine reder, Het Oosten is rood, De Luipaard, Varen in ballast.

**Vertalingen :**

Action station Go in het frans en russisch.

Libera Carlier

Het is niet gemakkelijk om een balans op te maken van eigen werk zonder zichzelf te kort te doen. Men kan uitgaan van vragen die journalisten, studenten, critici, collega's en andere lezers hebben gesteld en men kan uitgaan van de vragen die ze niet hebben gesteld maar waarop de auteur een gevat en gunstig antwoord kan geven. Niettemin heeft Jürgen gelijk als hij schrijft: « Wer sich selbst kommentiert, geht unter seinem Niveau ». Het is zo dat ook ik de lezer beschouw als een klankbord, onontbeerlijk om de trillingen van de auteur vol te vertolken.

Waarom dit overzicht na het verschijnen van een zevende boek? Het magische van het getal mag verwaarloosd worden en ik wens er ook de nadruk niet op te leggen dat ik de zevende dag niet heb gerust wat als een uitdaging zou kunnen beschouwd worden in een tijd dat zelfs de expansie van een haven wordt gezien op een ideologisch vlak en in functie van de Vlaams-Waalse verhoudingen.

Het antwoord is zeer eenvoudig, een bilan wordt opgemaakt uit gemakzucht. Men kan altijd rekenen op iemands ingeboren luiheid, dat houdt het leven trouwens in stand, en het is om niet uitvoerig te moeten antwoorden op twintig brieven per jaar dat ik mijn bedoelingen toelicht. Als de « Vlaamse Gids » deze tekst opneemt dan krijg ik vijftig overdrukken die ik onmiddellijk als drukwerk kan verzenden.

Moesten die boeken geschreven worden? Zijn ze gegroeid en levend of studentikoos maakwerk? Journalistiek met een zekere verdienstelijkheid? Dat zijn pertinente vragen die men zichzelf stelt en men kan ze beantwoorden op een manier dat die antwoorden daar staan; als evenveel leugens naast elkaar.

Als men een beeld kan losmaken uit de metafysische duisternis waarin het geketend zit, als men met woorden een wereld kan vertellen die iedereen bewust of onbewust kent dan draagt men bij tot de schepping. Vanuit die gezichtshoek moesten die boeken niet geschreven worden.

Van de metafysische duisternis heb ik na mijn zesde levensjaar geen last meer gehad.

Zoals Roelants ben ik jaloers op de dichters die zo goed weten te verklaren hoe het is gegroeid en hoe het is ontstaan. Niet dat ik mijn foto's wil onderbelichten om een vals diepte-effect te bekomen, de schijnbare derde dimensie van een moeras, maar vermits heel de gelaagdheid van de psyche is betrokken bij de geestelijke arbeid is het aanwijzen van één bundel motieven uiteraard onjuist.

De wijze waarop een boek ontstaat, varieert met de schrijver en het boek. Soms zullen filosofische overwegingen voor het vertreksein zorgen zonder dat daarom de lijn in het wijsgerig vlak wordt doorgetrokken. Het kan zelfs gebeuren dat een schrijver zich inspireert aan het gedrag van de personages die hij zelf heeft geschapen om te eindigen bij een psychologische ontleding van het probleem « goed en kwaad ». De oorzaak daarvan is te verklaren doordat de ethiek, de esthetiek en de filosofie verstrengeld zitten in het leven waarvan de moderne roman getuigt.

Voor de keuze « goed of kwaad » worden we nog zelden gesteld. Nadat de massa-media op de bevolking werden losgelaten, is die keuze herleid tot een huiveringwekkende eenvoud. Vaker moet men kiezen tussen slecht en slechter en het eigenbelang is daarbij een betrouwbare gids. Ingeval we ons daarin toch nog zouden vergissen, beschikken we over de mantel van het menselijk tekort waarmee zoveel wordt bedekt.

Psychologie is ontzettend dankbaar. Een schools gevormd criticus, de jongste lichter noemt zich wetenschappelijk gevormd omdat ze iets over de myten hebben gehoord, zal de psychologie van de gepresenteerde personages naar volle waarde schatten wanneer ze past op het stramien van Freud. Adler en Jung. Zo kan men die nare jongens een slag voor zijn door zelf een paar vulgarisaties te lezen, ongeacht het gevaar voor plagiaat en alle gunstige gevolgen vandien.

Wat mij in de onstoffelijke elementen interesseert? Niet die elementen op zichzelf maar het gevolg ervan: de daad.

el met de tanker in het deens  
russisch.

t kanaal in het russisch.  
rtaalde verscheidene luister-  
elen uit het engels, ook  
heel van Caldwell voor de  
S te Brussel (Tabaksweg).  
hreef scripts en het TV spel  
ven bewesten Quessanat' dat  
1972 werd uitgezonden.

izen en onderscheidingen :  
js voor een eerste boek prov.  
twerpen, Lode Baekelmans-  
js, Arkprijs van het vrije  
ord, Grote Literaire prijs van  
vrijheid, 5 jaarlijkse prijs  
llemsfonds.

lder in Kroonorde, ridder in  
oplossorde.  
pliceerde 3 jeugdromans, her-  
rschenen bij De Standaard  
Jeugdombibus (1969).

say :

a een zevende boek'.  
Willem Elschot als dichter'.  
pliceerde vaktechnische arti-  
s in binnen- en buitenlandse  
bladen en nautische maand-  
den. Werkte mee aan ency-  
pedie (Standaard) als advi-  
ur.

gevers België en Nederland :  
Sikkel Antwerpen, De Stan-  
ard Antwerpen, De Branding  
twerpen, Desclée De Brouwer,  
post Turnhout (jeugdwerk),  
amen den Haag, De Wereld-  
liothek, Heyniss Zaandam,  
boek Bussum.



Wat iemand zegt, denkt of schrijft kan belangrijk of minder belangrijk zijn maar bij het stellen van een daad bevestigt of verloochent hij zijn levenshouding.

Eén van de motoren die mij beweegt, is de verantwoordiging.

Met de jaren, de vergissingen en de fouten neemt de paardekracht van dat edel gevoel wel af en zodra men zelf genoeg heeft gezondigd om te passen in deze tolerante samenleving begint men alles te begrijpen en te streven naar het genuanceerde compromis. De minder stichtende wijze waarop de zeeman na de oorlog werd behandeld, wekte bij mij verantwoordiging op. Als ik nog beken dat ik daar met een roman wat wou aan doen, zult u mijn jonge leeftijd kunnen raden.

Er worden in het kulturele Vlaanderen wel veel stoeten opgetuigd maar de intelligentsia staat zich voor de ramen van de erkende boekhandel nog niet te verdringen. Driftig schreef ik vijfhonderd bladzijden. Die inspanning beklag ik me niet, al was een intense haaruitval daarvan het gevolg. Al schrijvend leerde ik mijn bijna vergeten moedertaal zo efficiënt mogelijk te hanteren.

Het volgende werk « De Zondagsslepers » verscheen. De centrale figuur is een ex-zeekapitein die in een flash back de landing op Normandië opnieuw beleeft. Ik leg de nadruk op dat fragment omdat het mijn geëngageerdheid illustreert. Het was immers de bedoeling om de mensen van de koopvaardij te herwaarderen. Tijdens de oorlog werd vijfenzeventig procent van de koopvaardij schrepen tot zinken gebracht en na de oorlog werden de benamingen die het overleefden naar een mathematische verhouding beloond, t.w. omgekeerd evenredig.

Het boek werd bekroond en plotseling behoorde ik tot de literatuur. En daar merkte ik dat men zich niet alleen op een voetbalveld onder een fantastisch groot aantal zondaars kan bewegen. Sommige mensen voelen zich zeer gekrenkt wanneer iemand anders wordt bekroond. Voor mij is die prijs van het Willemsfonds een sterke impuls geweest om méér te publiceren; bekentenis die voor- en tegestanders van literaire prijzen kunnen uitbuiten.

Toen deed zich op de Schelde een aanvaring voor waarbij vrienden rechtstreeks waren betrokken. Het proces was tamelijk lang hangende. Hoelang alhier een proces een perpendiculaire toestand behoudt, tart de meest reactieloze verbeelding. Ondertussen zag ik collega's hun beroep uitoefenen met de daver op het lijf en een paar maanden gevangenisstraf in het vooruitzicht. De rechter die het geval zou beoordelen, was tamelijk bevoegd want hij wist van een schip dat het iets is met masten erop. Maar dat een kompas in driehonderdzig graden wordt verdeeld, maakte op de magistraat een verwarrende indruk omdat hij ervan overtuigd was dat vierhonderd graden véél dichter bij het tiendelig stelsel en a fortiori bij de code Napoléon zou staan.

De advocaten stonden overal vrij genuanceerd tegenover en men hakte alle knopen door en veroordeelde alle partijen op het ogenblik dat Antwerpen zich klaar maakte om bovenmaatse schepen te ontvangen.

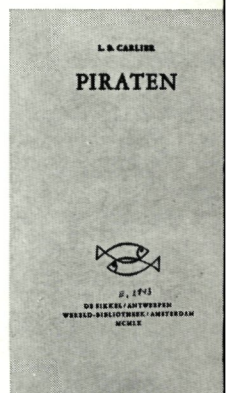
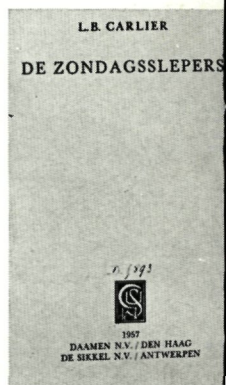
« Duel met de tanker » dat volgens sommigen zelfs verfilmd onze haven in discrediet brengt, schreef ik niet alleen voor de loodsen maar ook om onze planologen te wijzen op de beperkte mogelijkheden van de Schelde.

Rotterdam kreeg een Europoort, Duinkerke werd ingericht als industrie centrum bij de zee en de plannen voor Boulogne rijpten. De problemen die ik zeven jaar geleden heb gesteld zijn voorbijgestreefd zoals de Kongoproblemen zijn voorbijgestreefd en wie nu, in de periode van de Europese integratie nog durft te wijzen naar het nationaal belang is een eng regionalist om het zacht te formuleren.

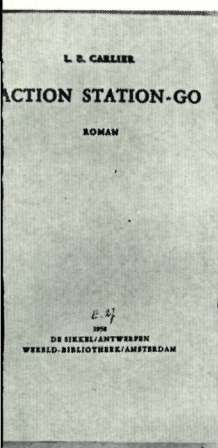
In « Piraten » kan ik, behalve waar het gaat om het probleem van de alimentatiegelden geen geëngageerdheid aanwijzen. De zee is het decor achter een menselijk gebeuren.

Voordien publiceerde ik « Action Station Go ».

De held van het verhaal is een vriend die zijn leven en gezondheid waagde op zee en in het verzet. Hij bracht het er amper levend en als luitenant vanaf maar men maakte het hem onmiddellijk duidelijk dat een oorlogsofficier geen vredesofficier is en dat een doctor honoris causa bij de troep ondenkbaar is. Hij begon dus aan een tweede carrière als kadet aan de hogere zeevaartschool.







In zekere mate ben ik het met Lessing eens waar hij zegt dat we dankbaarheid moeten vermijden en toen ik onlangs kardinaal Cardijn voor de televisie een uitgalmingswedstrijd zag betwisten met de dankbaarheid als leitmotiv, was ik zelfs bereid om die deugd te laten schrappen. Maar de wijze waarop men soms mensen na bewezen diensten aan de kant zet als een zooilloze schoen of een vork zonder tanden, is niet van aard om in de toekomst nog offers te verwachten. Idealisme vraagt niet om een afbetaling maar er zijn naastbestaanden waarvoor we verantwoordelijk zijn en die verder moeten leven. Ook wordt het verzet alhier wel eens eenzijdig belicht en in discrediet gebracht. In « Action Station Go » heb ik het ware verzet willen tonen.

Tot nu toe heb ik aan het « wat » meer aandacht besteed dan aan het « hoe ». Toch zal ik ook vorm en compositie moeten behandelen vermits deze schets ook voor kandidaat-filologen is bestemd.

Vaak zal de vorm bepaald worden door de stof. Taalvaardigheid en een uitgebreide woordenschat kunnen noodzakelijk zijn om een idee klaar naar voor te brengen maar in een roman moet alles gedirigeerd worden door de « artistieke zenuw ». De fijnste stylist kan bewonderenswaardige bladzijden produceren maar waar de hartslag van het leven niet voelbaar is, vervlakken de registraties tot een aangenaam maar zeer vluchtig geluid. Men kan lustgevoelens ondergaan wanneer men de klankrijkdom en de welluidendheid van sommige musische effecten ervaart zonder dat men de « zin » vermag te ondervangen. Naar mijn gevoel is er dan een tekort.

Het is wellicht aan mijn opleiding te wijten dat ik het principe « come to the point » voorop stel en er nooit zal in slagen om een lijvig boek te schrijven. Dat is spijtig want men oogst met dikke boeken meer succes dan met kleintjes. Niet dat er zoveel gelezen wordt maar het prestigebegrip van de koper is daar de oorzaak van. Wij schrijven meestal om gelezen te worden. Dat klinkt vrij nonconformistisch in deze tijd maar ik denk dat het toch een waarheid is. Schilders en komponisten houden zich tegenwoordig bezig met schilderen en komponeren. In die zin dat de schilder componeert en de komponist schildert.

Ik ben er nog niet in geslaagd, al geef ik de moed niet op, om in de abstractie van lijnen en vlakken een diepe filosofie op te vangen en logischerwijze zou ik durven voorop te stellen dat het alleen de musicus toegelaten is zich a-concreet te uiten. Er is een hoeveelheid kunstzinnigheid vereist om de kunstenaar naar zijn andere wereld te volgen en gevoelens zijn er even nodig om kunst te genieten als om kunst te maken maar sommige onder onze eigentijdse kunstmakers stellen wel zeer hoge eisen aan hun publiek.

Wanneer men de bepaalde massa waartoe men zich wenst te richten heeft afgebakend, zal men trachten om de aangewezen communicatiemiddelen te gebruiken. Wil men een brede lezerskring bereiken dan hoeft men niet in de voorhoede te gaan postvatten want een avant-garde lokt nooit meer dan schermutselingen uit. Een veldslag wordt door het gros van het leger geleverd.

Wat weer niet betekent dat men het goedkoopste leesvoer moet produceren om de brave gemeenschap een surrogaat voor kultuur aan de hand te doen. Feit is : de taal is in de kollektiviteit ontstaan en is van nature sociaal, proza is o.m. een vorm van gedachten.

Wie iets te vertellen heeft en begrepen wenst te worden en geen schimmen wenst te suggereren in een kernreactor, omwille van een derde dimensie, zal zich zo duidelijk mogelijk moeten uitdrukken.

Om financiële redenen spijt het me dat ik, die op en naast de schepen leef, een vocabularium aankleef dat niet voor iedereen even klaar is. En ik geef toe dat er motieven van de zee storend kunnen nawerken in een roman die zich het sterkts tot de hersens richt. Het ligt voor de hand dat in een a-maritiem land de nautische termen niet door iedereen vertaald kunnen worden. Daarom heb ik ook voor de jeugd geschreven om het rijke kroost met de even rijke scheepvaart vertrouwd te maken. Ik reken er ten andere op dat de huidige jeugd voor mijn pensioen zal zorgen en ik zou dat zo uitgebreid mogelijk willen zien.

Wat men ook schrijft, om een goed resultaat te bereiken moet een boek voldoen aan de eisen die gesteld worden en komen we tot de inspiratie, de inhoud en de vorm.

Het is een koud kunstje om na de lektuur van tien meesterwerken een elfde te schrijven



en even handig kan men een Vlaamse stempel slaan op de nieuwste buitenlandse vormgeving maar een echt lezer zal het niet ontgaan dat de authenticiteit zoek is gebleven.

Hoe een kunstenaar op het leven reageert is afhankelijk van zijn geaardheid. De emotionele geaardheid is niet gegeven, verworven of een tekort voor heel het leven. Het verstand en de zenuwen die de ontroering verwekken, variëren met de leeftijd; met de psychische en fysische structuur van de auteur.

De literaire grenzen zijn uiteraard niet dezelfde als de limieten die gelden in de sport. Op vijfendertigjarige leeftijd is men een grijsaard in de sector hamerslingeren maar een kwajongen in de literatuur. Behoeft de literaire wijn een aantal jaren kelder om geconserveerd te worden toch is een hoge leeftijd soms een handicap om scheppend proza te brengen. In hoeverre dat een gevolg is van de leeftijdsverzwakking of het hormonenproces is me niet bekend. Wel heb ik literatoren horen klagen omdat de scheppingsdrang zich niet meer manifesteerde. Iets wat ik niet begrijp want naast een paar ogenblikken van vervoering en intens genot verwerkt men ook de depressies en lange uren in transpiratie. Schrijven maakt een auteur wel geestelijk rijker maar niet gelukkiger.

Zeven maal ben ik sociaal geëngageerd geweest en heb ik de sociale lyriek niet de hoogstmenselijke problemen behandeld. Sociaal geëngageerd zijnde, beweegt men zich zelfs vaak op terreinen die ook door het dier kunnen verkend worden. Maar zolang er mensen zijn die de honger lijden, zullen geëngageerde schrijvers in opstand komen, gedreven door een zgn. platvloers materialisme. Hieruit is, meen ik « Het Kanaal » gegroeid.

De maatschappelijke en economische werkelijkheden, bepalen het bewustzijn van de mens. De levensstandaard van een maatschappij is afhankelijk van de economische toestand. Het is jammer dat de historici zoveel belang hebben gehecht aan de militaire prestaties. Caesar heeft dat ook gedaan. Alsof het uitsluitend de krijgsverrichtingen zijn geweest die de geschiedenis hebben beïnvloed zo heeft men ons verplicht om een stel data af te dreunen waarop ergens stroperijen werden gepleegd.

De historische waarheid zou dichter benaderd worden als we de gebeurtenissen konden reconstrueren in functie van de levensvoorwaarden en de economische factoren. In deze tijd is de economische realiteit afhankelijk van de mate waarop een land geïndustrialiseerd is. Nu weet iedereen dat zo ongeveer. Het heeft zelfs in « Le Soir » gestaan. Ook dat Vlaanderen geen redens tot jubelen heeft gehad wanneer het ging om industriële investeringen.

Na de opvoering voor de televisie heeft men mij gevraagd of dat boek een flamingantisch pamflet is en ik heb daar naar waarheid « neen » op geantwoord. Misschien kan het zijn: een sociaal-economische boodschap in een conflictueuse toestand.

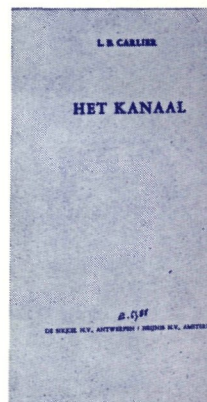
Van het T.V. stuk naar dat boek had ik teveel verwacht en het is dus tegengevallen. Niet dat ik het beschouw als een bijdrage tot de democratisering van de slechte smaak maar het heeft geleden onder het aangewende dialect wat het realisme misschien bevorderde maar de artistiekeit heeft geschaad.

In dit boek heb ik gepoogd om de moeilijkheden van de ondernemer te illustreren. De Rotaryclub stelde dat zeer op prijs en tijdens een lunch heb ik de problemen nog juister omschreven hoewel ik aan hun voorkomen en het merk van hun wagen wel kon merken dat die moeilijkheden ook weer niet onoverkomelijk zijn.

Maar onze veelvuldige zekerheden hebben ons initiatief verlamd. We kunnen berekenen welke onze weddeschaal zal zijn over tien jaar en het bepalen van een rente, voortvloeiend uit de samengestelde interest valt ook nog binnen onze nobele mogelijkheden. Er zijn er die verder gaan en een gemiddelde coïtus per levensjaar voorop stellen. En velen onder ons zullen zelfs nog in het vagevuur gepistoneerd worden.

Ik hoop dat onze Portugese gelatenheid niet op dit land zal blijven drukken want de concurrentieposities voor het nieuwe, grote hinterland worden nu ingenomen en wel door de techniek.

Het decor is hier niet de overzichtelijke wereld van het schip al spelen de schepen een rol. Het milieu is een betonwerf langs het Albertkanaal. Aan decors hecht ik niet zoveel belang. Spektakeldecors worden opgericht om het gebrek aan handeling te verdoezelen en de achtergronden zijn zelden reëel. Rond de mens mag niet teveel worden opgetrokken.





Maar om het gedrag van de personages te bepalen, is het milieu even belangrijk als de opleiding of zekere psychische componenten ingevolge de erfelijkheid etc.

Zo oefent het milieu ook een bestendige invloed uit op de hoofdpersoon van « De Vlucht » hoewel hier een introvert type wordt gepresenteerd.

Een jong mens trekt naar het beloofde land. Een vergrauwde gemeenschap heeft hem uitgedreven. Hij vervreemdt.

Men kan zich afvragen hoe de vervreemding van zichzelf ontstaat en men kan stapels redenen aanvoeren die allemaal achtenswaardig en waar zouden kunnen zijn en zeer geschikt om beschreven te worden. Ik denk dat we beginnen te vervreemden op het ogenblik dat we nog wat anders doen dan ademen. En de autosnelweg naar de totale eenzaamheid loopt via de literatuur.

Na een secure inzage van de recensies, ik ben niet ijdel genoeg om de besprekingen te negeren, zie ik altijd een beetje meer licht in mijn bedoelingen. Ik peil de vluchtendens bij een zeventienjarige jongen tijdens een nare oorlog wanneer men van kind plotseling volwassen werd.

Hetzelfde dieptelood heb ik gehanteerd in « Teder als Trotyl », een verhaal van de gebroken mens.

Idealistisch gericht, voor sommigen zelfs een Don Quichotte, beleeft een ingenieur zijn dubbel drama. Enerzijds als wiskundige die de limieten kent maar stuit op de wetten van de traagheid, de tragiek van het genie in een middelmatige gemeenschap ; anderzijds het menselijk drama op het liefdesvak wat gedeeltelijk een gevolg is van het eerste. Hij voert strijd in verband met de infrastructuur maar wordt verslagen. Dit leidt tot een crisis.

Wanneer zijn vrouw, die voor hem een complement had kunnen zijn, verzeilt in een lesbisch avontuur, verliest hij zijn fundamentele zekerheden. Hij begint te lijden aan de plaag van het verwrongen leven.

Het leven wordt verwrongen door de conflicten en in deze tijd hebben de belangentegengstellingen het wereldformaat bereikt. Vandaar een nooit tevoren gekende voedingsbodem voor de totale disharmonie wat een weerslag heeft op het menselijk vlak. Op lager niveau worden we te sterk geprikkeld wat leidt tot overcompensatie en geestesstoringen. De thematiek blijft niet beperkt tot de moeilijkheden van de ingenieur, symbool van de mens in de technische eeuw. Leven en wetenschap is een thema. Tegen de spanningsstoten die inwerken op de geest kan een verstandig mens een weerstand opbouwen. Een minder intelligent wezen is oorspronkelijk met een warnet van dergelijke weerstanden van nature uit uitgerust.

Met een kwotering van twee, wat dat ook mag betekenen, ben ik verplicht bepaalde erotische elementen te verduidelijken.

Zonder aan de erotiek een sacraal karakter te verlenen, zou ik de eros toch niet te sterk gebonden willen zien aan de randverschijnselen, de driften en de instincten.

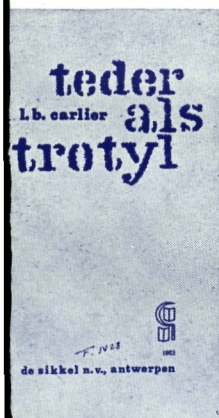
De taboes werken in Vlaanderen wel lang na en de ontluisterende reacties daartegen treffen soms door hun te hoog spanningsverschil.

Tot daar het overzicht met antwoorden op de vragen die studenten hebben gesteld en met suggesties voor wie zich in de jungle van het woord wil wagen.

Het spijt me dat ik vaak mijn hersens heb gemarteld om het nog onaangenamer te kunnen zeggen. Ofschoon de schoktherapie soms goed is.

De gecommenterde verhalen werden over het algemeen gunstig ontvangen, soms bekrond. Dat zou een reden tot fierheid kunnen zijn.

Spijtig genoeg is een boek nooit iets om trots op te wezen ; hoogstens een meevaller waarover men zich met de gepaste bescheidenheid mag verheugen.





# 50 ANS APRES



## activité navale belge 14-18

ACTIVITE NAVALE BELGE 1914/1918 (11)

j. verleyen

La « section belge » d'aérostation navale de la Marine Nationale Française.

Que le lecteur ne s'effraie pas de me voir sauter ainsi du coq à l'âne. La tâche que j'ai entreprise avec de modestes moyens est vaste et s'étend sur plusieurs fronts (Afrique, France et Angleterre). Aussi dès qu'un article est prêt (documentation et illustration), je le confie à la publication ce qui ne nous empêchera pas de revenir en Afrique, lorsque la documentation nécessaire sera réunie.

Peu de Belges savent qu'il exista, au cours de la guerre 1914/1918, une section belge d'aérostation navale au sein de la Marine Nationale Française. Par contre, beaucoup de Belges connaissent le regretté Député Ernest DEMUYTER \*\*\*, l'aéronaute légendaire qui rapporta à la Belgique six victoires dans la fameuse coupe Gordon-Bennett (dont la dernière au départ de Bruxelles en 1937). Il s'agissait de parcourir en ballon libre la distance la plus longue possible, durant des jours et des nuits, à des altitudes qui atteignaient parfois 7000 mètres avec une température de moins 20 degrés. Les atterrissages se faisaient souvent dans des conditions difficiles, dans des régions sauvages des Carpates, de Russie ou des pays baltes.

Bref, il fallait être un fameux sportif pour le faire et surtout être un savant en météo pour profiter des vents favorables en variant de hauteur.

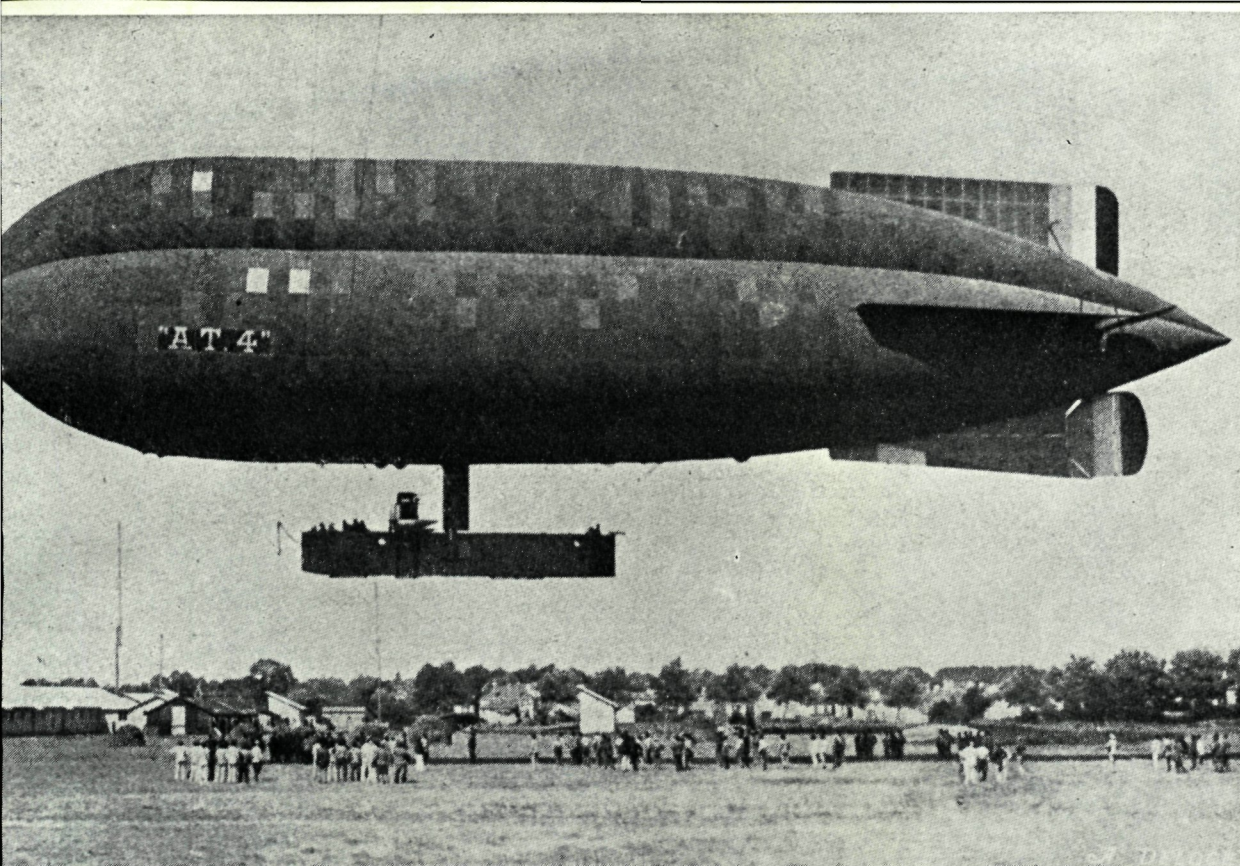
Les victoires dans la Coupe Gordon-Bennett (dont une fut acquise définitivement à la Belgique après trois victoires consécutives) furent remportées après la guerre 1914/1918.

J'aurais aimé pouvoir interviewer pour vous Ernest DEMUYTER comme je l'ai fait avec le Commandant G. GOOR. Malheureusement, Ernest DEMUYTER n'est plus. Né à Gand le 26 mars 1893, il mourut à Ixelles le 7 février 1963.

Notons ici, pour ne pas l'oublier, qu'Ernest DEMUYTER fut toute sa vie un ardent défenseur de la marine belge tant marchande que militaire. C'était l'époque du Corps des Torpilleurs et Marins. Il a transmis cette vocation à son fils et une unité de notre Force Navale pourrait porter son nom.

\*\*\* Il fut l'auteur de la proposition de loi qui a été à la base de la création de la Force Navale Belge actuelle.





Dirigeable du type « Astra ».

Heureusement pour nous, il nous a laissé deux livres qui relatent ses exploits. Ils sont très détaillés et très bien illustrés. Il s'agit du livre « Les randonnées victorieuses du BELGICA » édité par l'Extension Belge vers le Levant en 1925 et du livre « BELGICA » édité en 1958 aux Editions France-Empire. Ce dernier livre relate vraiment toute la carrière d'Ernest DEMUYTER. Nous ne saurions assez en conseiller la lecture à ceux que la chose intéresse.

Nous devons à l'amabilité de Monsieur le Sénateur Albert DEMUYTER, qui conserve la pieuse mémoire de son père et qui est un ancien volontaire de guerre de la Section Belge de la Royal Navy, d'avoir pu disposer de la documentation nécessaire et d'obtenir l'autorisation de reproduire les clichés qui nous convenaient. Qu'il en soit remercié ici.

Une petite déception nous attendait cependant lorsque nous nous sommes jetés avidement sur ces ouvrages. Les héros sont modestes et dans chaque livre, le chapitre consacré à la guerre 1914/1918 est fort bref. Nous avons pu compléter heureusement la documentation par un article écrit par Ernest DEMUYTER au lendemain même de la guerre.

Ernest DEMUYTER fut attiré dès sa jeunesse par la navigation aérienne. Il obtint, par ses propres moyens et au prix de nombreuses difficultés, son brevet de pilote de ballon libre. En 1912, il obtient également son brevet d'aviateur (ce qui était bien rare à l'époque).

Lorsqu'éclate la guerre 1914, il va directement s'engager comme volontaire au corps des aéroliers militaires du Génie (corps qui fut longtemps cantonné à Zellik). Il est affecté à une section de ballons captifs chargés de l'observation pour la position fortifiée de Liège. Il passe ensuite à l'Aéronautique Militaire (corps qui dépendait encore à cette époque du Génie). Il est affecté à l'aviation d'observation et participe à la défense de Namur, doit faire retraite en France et revient à Anvers avec du nouveau matériel. Il participe alors à la défense de la place d'Anvers. Dans la suite, il sera grièvement blessé et inapte au service pendant tout un temps.





Le « BELGICA »  
et Ernest Demuyter en 192

1917 ! Les Allemands déclenchent la guerre sous-marine à outrance, les pertes des flottes alliées sont terribles. Les Alliés réagissent à cette menace. Ils le font de plusieurs façons notamment par la mise en œuvre de chalutiers armés dont nous reparlerons car nos marins belges s'y sont distingués. La Marine Française lance l'usage du dirigeable de marine. Cette initiative va être couronnée de succès. En effet, si le dirigeable obtient rarement un succès direct contre un sous-marin ennemi, il se révèle un terrible moyen d'intimidation. Lorsqu'il escorte un convoi de navires marchands, il peut, du haut du ciel, repérer le sous-marin en plongée et signaler sa position aux navires d'escorte. Il peut également l'attaquer à la bombe mais, comme nous l'avons dit, les coups au but furent rares. Bien entendu, le dirigeable de marine n'est pas à l'abri de tout risque. Il peut courir des risques accidentels (explosion, incendie), des risques dus aux conditions météorologiques et rarement des risques dus à l'action directe de l'ennemi. On a pu affirmer qu'il s'est révélé très rare qu'un convoi protégé par un dirigeable ait été attaqué par un sous-marin ennemi.

On travaille activement et bientôt les côtes françaises et anglaises se couvrent d'un réseau de bases de dirigeables. A l'Armistice, la France compte dix bases plus une remise à la Marine des Etats-Unis. Les Américains s'étaient enthousiasmés pour cette arme nouvelle à laquelle ils sont restés très longtemps fidèles dans la suite. L'Angleterre comptait 19 bases. L'Empire Allemand disposait de 53 bases (14 de la marine et 39 de l'armée). A la différence des Alliés qui utilisaient des dirigeables souples, les Allemands utilisaient le dirigeable à armature rigide ZEPPELIN. Les Zeppelins n'étaient pas utilisés uniquement pour la protection côtière mais souvent pour des missions de reconnaissance et de bombardement à longue distance, missions qui se sont souvent soldées par des échecs.



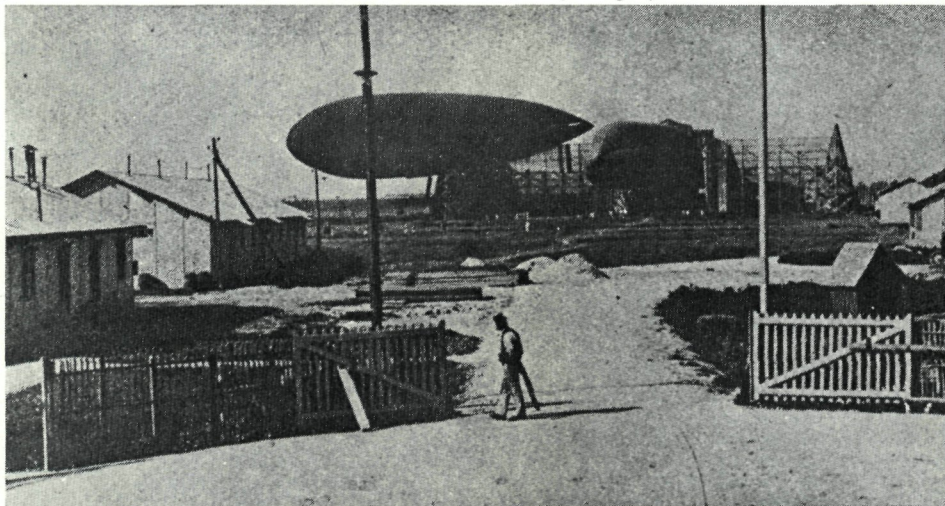
Mais revenons à nos dirigeables de marine. Les deux types les plus répandus dans la Marine Française étaient la Vedette « ZODIAC » de 3000 m<sup>3</sup> et l'« ASTRA » de 7.000/8.000 ou 10.000 m<sup>3</sup>. La Vedette « ZODIAC » qui va nous intéresser plus particulièrement était propulsée par deux moteurs Renault de 25 c.v. attachés de chaque côté de la nacelle qui était équipée de quelques bombes, d'une mitrailleuse et de la radio pour le contact avec la base et les navires d'escorte.

Une base comptait au moins deux dirigeables, une station de radio, une centrale de production d'hydrogène, un service météo et des logements indispensables aux officiers et marins.

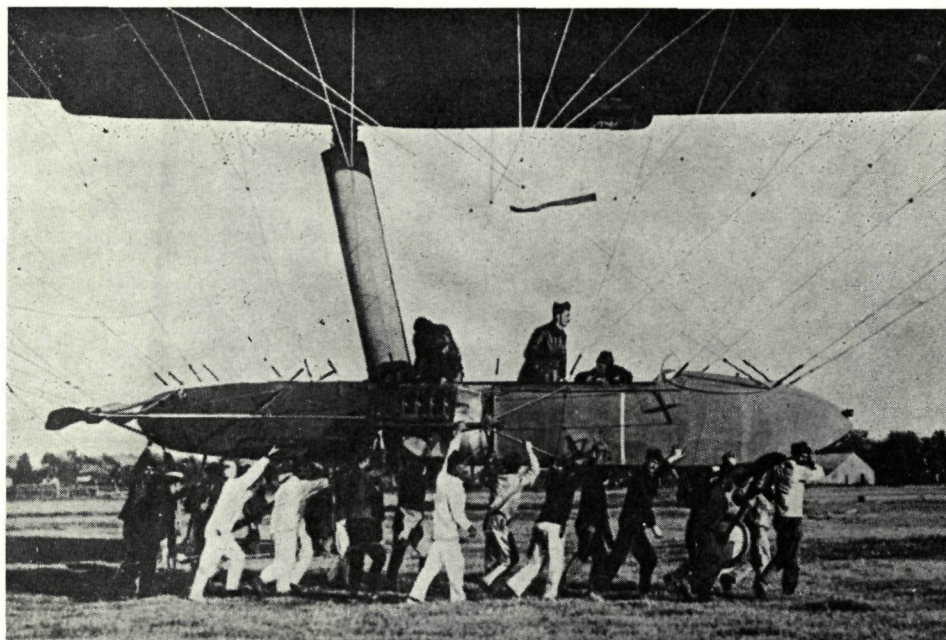
Pourquoi avons nous insisté sur la « VEDETTE ZODIAC » ? Tout simplement parce que c'est un de ces engins qui nous servira de section belge. Il y avait depuis avant la guerre, au Corps des Aéroliers du Génie, un dirigeable, le « BELGIQUE III ». Ce brave dirigeable fut évacué sur Anvers où il resta sans utilisation durant tout le siège (il n'était donc pas gonflé). Vient la terrible retraite d'Anvers sur l'Yser dans des conditions épouvantables. L'autorité militaire décide de ne pas s'encombrer d'hommes ou de matériel inutiles. C'est ainsi que les troupes territoriales reçoivent purement et simplement l'ordre d'aller se faire internier en Hollande. Quant à l'enveloppe du « BELGIQUE III », on décide de l'abandonner sur place. Mais le pilote du dirigeable, le Colonel SOUCY, ne l'entendit pas de cette oreille. Il mena un tel tapage à l'Etat-Major qu'il obtint l'évacuation de son cher aéronef. Celui-ci s'en fut donc languir dans un dépôt en France. En 1917, on se souvient de lui. Grâce à ses caractéristiques, il put facilement être converti par la Marine Nationale en une « VEDETTE ZODIAC » et prit l'immatriculation V.Z.5. Le Colonel SOUCY et le Lieutenant DEMUYTER, entretemps rétabli, furent détachés à la Marine Nationale pour fournir l'équipage du V.Z.5. C'est ainsi qu'ils partirent un beau jour de 1917 rejoindre leur base, Rochefort-sur-Mer.

Quelle est donc cette localité de Rochefort-sur-Mer ? C'est une ville de plus de 30.000 habitants située non pas sur la mer mais à 17 kilomètres de celle-ci à l'estuaire du fleuve Charente. La ville est d'ailleurs le chef-lieu du département de la Charente Maritime. La ville doit sa prospérité à Colbert lui-même, le grand Colbert, ce véritable père de la Marine Française. En 1666, pleine époque des conquêtes de Louis XIV, Colbert se démène pour renforcer la Marine du Roy. Pour avoir une marine, il faut des bases sûres. Colbert jette son dévolu sur Rochefort-sur-Mer. Cette ville bien abritée à 17 kilomètres de la côte va devenir une base navale importante avec chantiers de constructions et de réparations navales, arsenal etc. Les navires peuvent aisément remonter le fleuve dont l'estuaire est difficile d'accès entre l'île de Ré au nord et l'île d'Oléron au sud. Ces deux îles sont séparées à hauteur de l'estuaire par des eaux où il existe certains bancs. L'accès n'est donc pas facile pour un étranger. De plus, l'estuaire sera protégé par toute une série de forts.

base de Rochefort-sur-Mer.  
loin le V.Z.5 (BELGIQUE III).  
« ASTRA » sort du hangar.







Nacelle du V.Z.5 avec Demuy au moment du départ.

Ainsi la base est à l'abri de tout coup de main par surprise. C'est ce que l'on recherchait surtout alors. La base demeurera très active durant deux siècles soit jusqu'au second empire. Elle sera aussi active que Brest et Toulon. Au bout de deux siècles, la base commence à décliner tout simplement parce que les navires de guerre prennent de plus en plus de tonnage et ne peuvent plus aisément remonter le fleuve Charente. Durant ces deux siècles, de nombreuses familles de marins viennent s'installer à Rochefort-sur-Mer. Aussi, il n'est pas étonnant que la ville va devenir la patrie natale d'hommes de mer célèbres. Citons Pierre LOTI dont les émouvants récits nous ont fait pleurer quand nous étions gosses, l'amiral de la Galissonnière, dont une unité de la Marine Nationale porte presque toujours le nom, l'amiral de Latouche-Tréville.

Actuellement, la ville est le siège de l'Ecole Technique de l'Armée de l'Air Française, d'une industrie aéronautique importante et de différentes autres industries. Ces industries maintiennent une certaine activité au port. Deux faits récents prouvent encore l'importance de celui-ci. A la Libération, d'importantes troupes allemandes se laissèrent encercler par des troupes françaises et ne se rendirent qu'au jour de la capitulation générale, le 8 mai 1945. Ce système de défense qui fut pratiqué dans plusieurs ports avait pour but d'empêcher les Alliés de s'en servir. Après la guerre, l'arsenal fut mis à la disposition de l'O.T.A.N. et de l'Armée des Etats-Unis jusqu'au jour de 1967 où l'O.T.A.N. et l'U.S. Army durent quitter la France et vinrent s'installer en Belgique.

Arrivés sur place, le Colonel SOUCY et le Lieutenant DEMUYTER durent s'initier au pilotage des dirigeables. Cela ne posa aucun problème à notre ami qui dès septembre 1917 recevait déjà son brevet de pilote de dirigeable. Il possédait ainsi trois brevets, ballon libre, aviation et dirigeable. Bien mieux, il devint à son tour instructeur du personnel français. Ce furent, à partir de cette époque et jusqu'à l'Armistice, des journées bien remplies. Aucune activité ne semble avoir été exercée la nuit. Par contre, on partait le plus tôt possible pour rentrer le plus tard possible. Certaines patrouilles durèrent jusqu'à douze heures. Des distances de 450 à 600 kilomètres étaient parcourues sur la journée. DEMUYTER eut également l'occasion d'être affecté parfois au service de la météo où il pouvait faire preuve de tous ses talents en la matière.



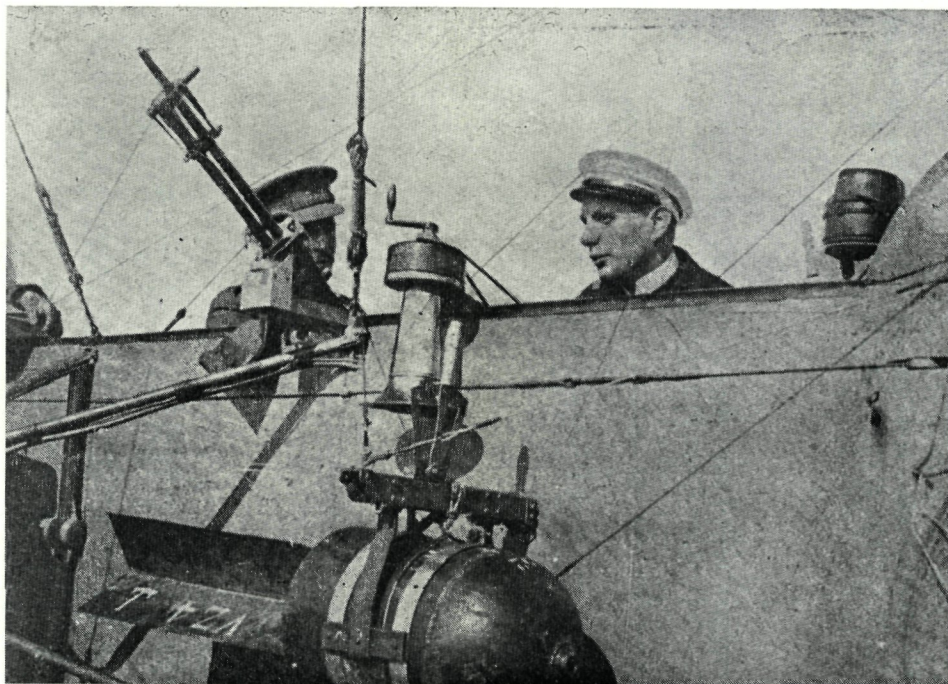
Les missions se répartissaient plus ou moins en deux catégories : d'une part, l'escorte des convois, d'autre part les patrouilles pour surveiller la mer, repérer et détruire des mines etc.

Et voilà la section belge, deux hommes et un petit dirigeable mais ils ont fait du bon travail qui fut très apprécié par les Français et ils ont fait honneur à nos couleurs.

A l'Armistice, le Colonel SOUCY et le Lieutenant DEMUYTER proposent de ramener le « BELGIQUE III V.Z.5. » en Belgique par la voie des airs. L'autorité navale française donne immédiatement son accord mais l'autorité belge ne donne pas suite à cette offre aimable. DEMUYTER resta encore détaché à la Marine Française jusqu'en juin 1919. Entretemps, il avait eu l'occasion de prendre sa petite revanche sur le refus du retour en dirigeable. Le 15 janvier 1919, vers 16 heures, il quitte en sphérique Rochefort-sur-Mer. Il emmène avec lui cinq élèves de la Marine Française. Vers deux heures du matin, il touche terre au sud de Liège après avoir parcouru 800 kilomètres en dix heures. A certains moments la vitesse était de près de 100 kilomètres à l'heure.

Encore un mot, pour terminer, au sujet du nom « BELGICA » donné par DEMUYTER à tous ses sphériques. Nous l'avons dit, DEMUYTER fut toute sa vie un défenseur acharné de la marine marchande et militaire belge. Tout jeune, il avait été enthousiasmé par l'extraordinaire aventure du « BELGICA » qui en 1897 et 1898 hiverna pour la première fois dans la banquise australe sous les ordres d'Adrien de Gerlache de Gomery et de Georges Lecointe. Le vaillant petit navire n'eut pas le sort qu'il méritait. Au retour de l'Antarctique, de Gerlache avait offert son bateau à l'Etat belge espérant qu'il serait pieusement conservé pour l'édification des générations futures. Il en est ainsi par exemple à Oslo du « FRAM » de Nansen. Malheureusement, de ce temps là, en Belgique si indifférente aux questions de la mer, on n'en était pas encore à l'époque où l'on conserve pieusement le « MERCATOR ». Le vaillant petit phoquier fut laissé à l'abandon. Ce que voyant, de Gerlache le reprit et le revendit en Norvège où il l'avait acheté. « Non habebis ossa eyus ingrata patria » comme a fait graver sur la pierre tombale de l'église Saint Jacques à Tournai un français réfugié lors de la révolution et qui dut enterrer son père, membre du Conseil du Roy, mort en exil.

celle du V.Z.4.  
muyter et l'enseigne de vais-  
au français Gruillot.  
trailleuse et système primitif  
bombardement.







Cette similitude de nom entre le navire et le sphérique, on serait tenté de croire qu'elle est à la base d'une similitude de sort. En effet, le ballon et le navire devaient périr tous les deux au début de la guerre 39/45 et ce par fait de guerre.

Le ballon mourut le premier. En 1938, la coupe Gordon-Bennett était partie à nouveau de Belgique puisque DEMUYTER avait gagné en 1937 déjà, au départ de Bruxelles également. Cette fois, en 1938, c'est la Capitaine JANUTZ de l'Aéronautique Militaire Polonaise qui gagne. C'était une victoire bien méritée car il prenait part à la course depuis plusieurs années et se classait toujours bien. Le départ de 1939 doit donc avoir lieu en Pologne. Il est fixé au 3 septembre à Lwow. Mais l'horizon international est sombre, la guerre est à la porte. DEMUYTER s'embarque cependant avec son « BELGICA » sur un navire polonais faisant Anvers-Gdynia. A l'arrivée à Gdynia, le consul de Belgique déconseille déjà la course d'autant plus que DEMUYTER est accompagné de sa famille. DEMUYTER décide de continuer puisque l'Aéro-Club de Pologne n'a pas encore pris la décision d'annuler la course. Le matériel est transporté à Lwow où on commence à le mettre en état avec l'aide de l'Aéronautique Militaire Polonaise. Les nouvelles sont mauvaises. Dans la nuit du 31 août au 1er septembre, l'armée allemande envahit la Pologne tandis que la Luftwaffe attaque les aérodromes. Il n'est plus question de course Gordon-Bennett. Le ministre de Belgique à Varsovie télégraphie le jour même à DEMUYTER. « Quittez la Pologne au plus vite ». Facile à dire, mais le ballon ? Trois solutions sont possibles, ou bien, le laisser aux bons soins du vice-consul de Belgique à Lwow, ou bien trouver un camion pour le transporter en Roumanie ou en Hongrie, ou bien le confier à l'Aéronautique Militaire Polonaise qui s'offre à en prendre soin. Vu l'état de la situation, c'est cette dernière solution qui est adoptée et le ballon et son matériel partent vers le dépôt de Jablona, au nord de Varsovie. Admirons au passage la naïveté optimiste du moment où l'on croit encore pouvoir stopper l'avance allemande, Varsovie sera détruite, Jablona également et les ballons aussi.

Le bateau mourut le second. Depuis qu'il battait à nouveau pavillon norvégien, il avait subi bien des vicissitudes et au printemps de 1940, nous le retrouvons comme ponton à charbon aux îles Lofoten. Lors de la malheureuse expédition franco-britannique contre Narvik, il fut coulé.

Terminons par une note plus optimiste. Depuis, la Belgique a racheté son ingratitude à l'égard du « BELGICA » et ceci grâce à notre Force Navale. En effet, les noms d'Adrien de Gerlache et de Georges Lecointe ont été donnés à deux de nos unités.

Le V.Z.5 (BELGIQUE III) rent  
gracieusement à la base apr  
une longue patrouille.





## C. Jacobs

### Vergadering Mijnenoorlog te London : 27 - 30 nov 72

Vertegenwoordigers van tien NAVO-landen en van zes NAVO-commando's woonden de jaarlijkse vergadering bij over de Mijnenoorlog. De vergadering gekend als de « Mine Warfare Working Party » wordt beurtelings in één van de deelnemende Navo-landen gehouden. In 1972 viel het Verenigd Koninkrijk de eer te beurt op te treden als gastheer.

Naast tal van conferenties stonden ook een bezoek aan « HMS ABDIEL » een Britse mijnenlegger en een toespraak door Admiraal Sir Michael Pollock, Britse First Sea Lord, op de werkagenda van onze MCM-specialisten.

### Hercommissionering « HMS KENT »

Te Portsmouth werd « HMS KENT », een met missiles uitgeruste jager, op 8 dec l.l. terug in actieve dienst gesteld. Dit geschiedde in aanwezigheid van de Hertogin van Kent.

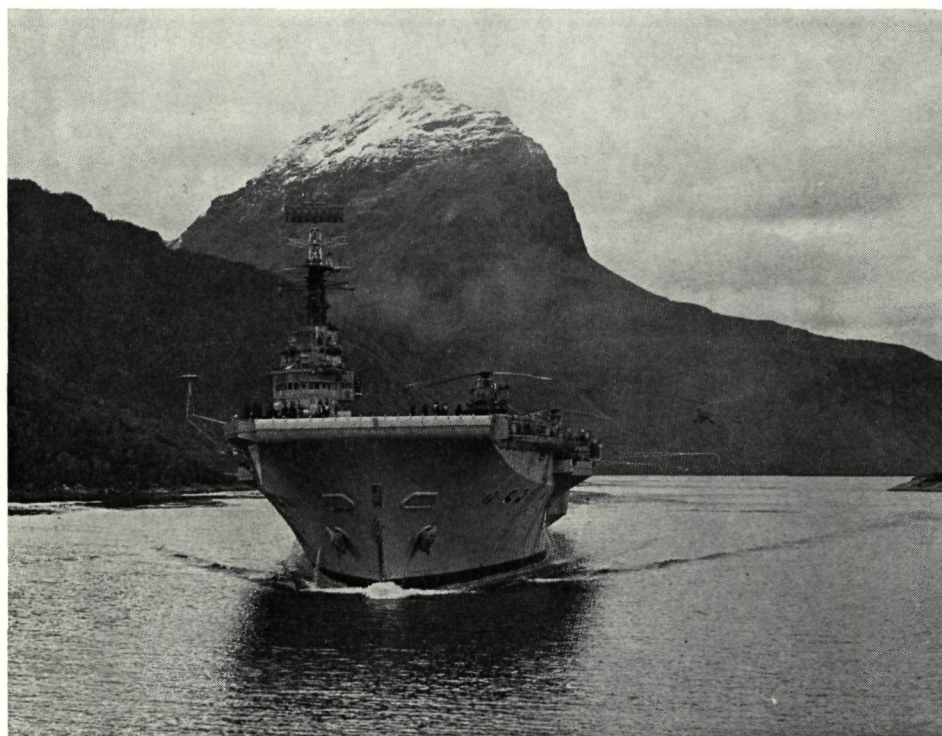
« HMS KENT » (6200 ton - County-klas) werd gebouwd door Harland en Wolff Ltd te Belfast in sep 1961. Twee jaar later werd het schip operationeel.

Met een lengte van 520 voet en een breedte van 54 voet kan het schip, dank zij gecombineerde gas- en stoomturbines, een snelheid van meer dan 30 knopen bereiken. « HMS KENT » is bewapend met vier 4.5 duim kanonnen, twee 20 mm kanonnen, een dubbele Sea-slug AA-missile affuit, twee viervoudige Seacat AA-missile affuiten en tenslotte met een Wessex ASW-helicopter voorzien van doelzoekende torpedo's.

### Training voor « HMS REPULSE »

Deze nucleaire onderzeeboot met haar twee bemanningen - bakboord en stuurboord - onderging een uitgebreide moderniserings- en onderhoudsperiode en bevond zich in januari 1973 te Port Canaveral, waar in een intensieve training onder meer het afvuren van een Polaristuig op het programma stond.





De « HMS ALBION », in een fjort te Noorwegen dichtbij de Lofoten eilanden tijdens « Strong Express ».

#### Laatste reis voor « HMS ALBION »

Na te hebben deelgenomen aan de oefening « Strong Express » (sept 72) keerde « HMS ALBION » (23.000 ton - commando & helicoptercarrier) in november vorig jaar terug van haar laatste kruisvaart, een trip waarbij ze de 42e Commando Group Royal Marines ontscheepte in St Johns, New Brunswick in Canada. Na oefeningen in Camp Gagetown werden deze commando's terug ingescheept doch niet vooraleer « HMS ALBION » ook Montreal en Quebec bezocht had. Ze werd aldus de grootste oorlogsbodem die ooit deze havens aandeed. Er bleef nauwelijks 6 voet ruimte onder de aan de bemanningen (1967 & 1971) van de « GODETIA », welbekende bruggen van Montreal en Quebec.

De « ALBION », oorspronkelijk een licht vliegdekschip van de Centaur-klas, wordt geschrapt en wordt als « commando carrier » vervangen door « HMS HERMES », die voor 't ogenblik gemoderniseerd wordt te Plymouth.

#### Nieuwbouw

##### a. « HMS BRISTOL »

Dit is de meest recente en ook de meest gesofisticeerde DLG. Hij werd aan de Royal Navy overhandigd te Portsmouth op 17 december 1972 door de produktiechef en lokale directeur van de Swan Hunter Shipbuilders Ltd.

Captain R.D. Mac Donald, CBE, RN, wordt de eerste commandant van dit biljoenschip.

b. « HMS AMBUSCADE »

« HMS AMBUSCADE », het vierde schip van de nieuwe Amazon-klas Type 21 Fregatten, werd te water gelaten op 18 januari 1973 op de scheepswerven van Yarrow (shipbuilders) Ltd te Glasgow. Het 2500 ton metende schip werd nochtans ontworpen in samenwerking met Vosper Thornycroft Ltd.

« HMS AMBUSCADE », 384 voet lang, 41 3/4 voet breed, zal aangedreven worden door Rolls-Royce Olympus en Tyne gasturbines. Haar bewapening zal een SEACAT oppervlakte-lucht missilesysteem en een 4.5 duim Mk 8 kanon omvatten ; oorspronkelijk wordt ook een WASP helicopter voorzien, die echter later zal vervangen worden door een tweemotorige Lynx ASW helicopter.

De leefruimtes zullen zoals in de andere schepen van deze klas (« HMS ACTIVE ») van prima kwaliteit zijn : stapelbedden, gescheiden eetplaatsen en cafetaria-bedieningssysteem. Elektrische keukens worden gebouwd en het schip zal luchtververste slaapgelegenheden, bureel- en operationele ruimtes hebben.

Dit is het zevende schip van de Britse vloot dat de naam « AMBUSCADE » voert. Het eerste werd buit gemaakt op de Fransen in 1746. Het zesde was een jager gebouwd door Yarrows in 1926 ; gedurende WO II nam hij deel aan Atlantische en Arctische konvoien. Na meer dan 20 jaar dienst werd het schip tenslotte geschrapt in 1947.

**Nieuwe taak voor « HMS MATAPAN »**

« HMS MATAPAN », gebouwd als jager maar in reserve geplaatst van 1947 tot 1970, werd gecommisioneerd in Portsmouth op 2 feb I.I. Haar opdracht luidt proeven uitvoeren met allerlei nieuwe types sonar. Dit werd slechts mogelijk na een uitgebreide modernisering. De machinekamer en de leefruimtes van het schip werden herbouwd naar hedendaags patroon.

**De snelboot « HMS TENACITY » vervoegt visserijwachtsquadron**

« HMS TENACITY » werd gecommisioneerd op 17 feb I.I. te Portsmouth. Het is een snelboot (FPB = fast patrol boat) die zal ingezet worden als visserijwachter in het Britse Visserijwachtsquadron dat uit mijnenvegers bestaat. De 40 mijl lopende snelboot betekent ongetwijfeld een (snelle) versterking met het oog op de controle van stropers-visseren in de visgronden van het Verenigd Koninkrijk. De « TENACITY » zal dank zij haar twee diesels voor normale kruisvaart en drie gasturbines voor topsnelheden één van de vlugste oorlogsschepen op zee zijn.

**Tewaterlating van « HMS SOVEREIGN », 8e Britse onderzeeboot met atoomaandrijving**

« HMS SOVEREIGN », werd te water gelaten op 17 feb I.I. te Portsmouth. De doopmeter was Lady ASHMORE, echtgenote van Admiraal Sir E. ASHMORE, de huidige CINCHAN, doch tevens CINCFLEET.

« HMS SOVEREIGN » is 270 voet (82,3 m) lang en 32 voet (9,75 m) breed en volledig Brits van bouw. Meer dan 500 firma's namen er deel aan. De hoofdrol van het schip zal er in bestaan vijandelijke onderzeeboten op te sporen en te kelderen. Te dien einde zal het uitgerust worden met de meest moderne elektronische- en wapenuitrusting evenals met een inertie-navigatiesysteem. De kernreactor werd gebouwd door Rolls-Royce & Associates Ltd in samenwerking met enkele andere maatschappijen. Herladen zal onnodig blijken tussen de periodes voorzien voor groot onderhoud.

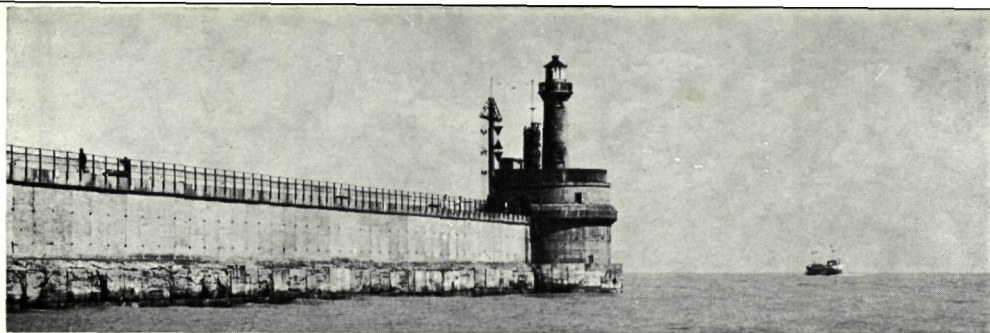
De bemanning, bestaande uit 12 officieren en 85 manschappen, wordt met leefruimtes van prima kwaliteit bedacht evenals met luchtverversings- en luchtzuiveringssystemen.

Afzonderlijke eetplaatsen voor jongere en oudere manschappen worden voorzien aan weerszijden van een moderne keuken waar, zoals het stilaan traditioneel wordt in de Britse Marine, het cafetaria-bedieningssysteem in voege zal zijn.

Een bioscoop, radio- en discoteekinstallatie en een bibliotheek zorgen voor de ontspanning, terwijl een goed uitgeruste wasserij ook niet ontbreekt.







## maritiem panorama

Deze eerste bijdrage tot ons maritiem panorama 1973 handelt over de grootse werken, die sinds 1968 in uitvoering zijn aan het BRUSSELSE ZEEKANAAL.

### Historiek in een notedop

« De dag van gisteren mag eene schoone bladzijde vormen in de geschiedenis der stad Brussel ». Zo begon een persbericht over de aanvang der werken aan het nieuwe zeekanaal van Brussel op 22 juli 1900. Ongetwijfeld was dit een merkwaardig evenement voor de hoofdstad, die toen op de titel van « Brussel-Zeehaven » belust was. Over een haven te Brussel werd voor het eerst gesproken in de « Miraculae Sancti Veroni » uit het jaar 1012. Ze was gelegen aan de Zenne, een grillige waterloop met onregelmatig debiet en onderhevig aan kronische verzanding. In 1436 verleende Filips de Goede zijn goedkeuring tot het recht-trekken van de rivier en de aanleg van sluisen. Deze eerste poging tot kanalisatie mislukte echter omwille van technische moeilijkheden en de tegenkanting van de Mechelaars, die de waterweg te Heffen versperden. Het gekibbel tussen beide steden duurde tot in 1477, toen Maria van Bourgondië de toelating gaf een kanaal naar de Rupel te graven.

Pas op 16 juni 1550 startten de werken aan het nieuwe zeekanaal, ontworpen door burgemeester Jean de Locquenghien. Elf jaar later werd de waterweg voor het scheepvaartverkeer opengesteld. Te Brussel ging de inhuldiging gepaard met luisterrijke feestelijkheden, die een volle week duurden. Het kanaal Brussel-Willebroek, met uitmonding in de Rupel, was 28 km. lang, 8 à 10 m. breed op de bodem, en 1,90 tot 2,10 m. diep. Vier sluisen, met dubbele deuren, regelden het niveauverschil. Zijn realisatie kostte aan de Schatkist ca. 800.000 florijnen.

De opening van dit kanaal blies de Brusselse handel nieuw leven in. De sluiting van de Westerschelde, bekrachtigd door het Verdrag van Münster in 1648, remde echter het scheepvaartverkeer op de nieuwe waterweg en had derhalve een nadelige weerslag op de economische expansie van de hoofdstad.

Toen de trafiek in het begin van de 19de eeuw heropleefde, bleek duidelijk dat het 250-jaar oude kanaal van Locquenghien niet meer voldeed. Zo werd het uitgebaggerd tot 3,10 m. diep in de periode 1829-36.

Gelet op de stijgende zeetrafiek op het kanaal - in 1883 boekte Brussel 184 invarende zeeschepen met een globale tonnage van 28.548 ton - gaf de regering in 1895 haar goedkeuring tot de realisatie van het ontwerp Casse-Zone, dat de aanleg van een nieuw kanaal naar Wintam beoogde. De N.V. « Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel » verwierf het beheer van haven en vaarweg voor een periode van 90 jaar. De werken startten officieel op 22 juli 1900 in aanwezigheid van koning Leopold II. Met de aanleg van een nieuw havencomplex verdwenen tal van schilderachtige hoekjes in Brussel. Intussen verliep de bouw van nieuwe kunstwerken op vlotte wijze: Van Praetbrug in 1909, sluisen van Kapelle o/d Bos en Willebroek in 1912, het Vergotendok in 1908.

W.O. I had voor gevolg dat het nieuwe zeekanaal en de drie bijkomende havendokken van Brussel pas op 1 januari 1922 voor zeeschepen met max. 5 meter diepgang werden opengesteld. Vrij spoedig kende de scheepvaarttrafiek er een merwaardige ontwikkeling. Zo boekte de Brusselse haven een totale goederenverkeer voor zee- en binnenscheepvaart van 7.789.662 ton in 1937. W.O. II stelde brutaal een einde aan deze expansie en richtte het nieuwe zeekanaal veel schade aan. Het duurde tot medio 1955 vooraleer de hefbrug van Buda in dienst kwam, waardoor de weg naar de zee voor de hoofdstad terug open lag. Dit evenement ging andermaal gepaard met grootse plechtigheden, temeer daar men meteen de 400ste verjaaring vierde van de aanvang der graafwerken aan het oude kanaal van Locquenghien.

### Huidig zeekanaal hopeloos verouderd

Het huidige zeekanaal van de Brusselse haven is 26 km. lang en mondt uit in de Rupel te Wintam. Hierdoor is de haven van de hoofdstad circa 125 km van de zee verwij-

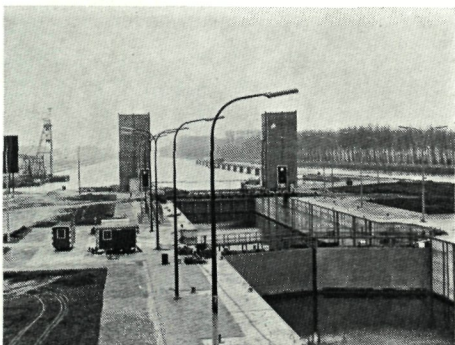
H. Rog







Een zicht op de werken.



Een van de sluiscomplexen.

derd. Zoals reeds hoger gezegd, werd het kanaal in de periode 1900-1922 gegraven volgens de plannen van ingenieurs Casse en Zone. De naamloze vennootschap « Zee-kanaal en Haveninrichtingen van Brussel » gelast zich met de uitbating van haven en vaarweg. De maatschappij telt als aandeelhouders uitsluitend openbare besturen: de Staat, de provincie Brabant, de stad Brussel en negen randgemeenten. Momenteel telt het kanaal Brussel-Wintam twee sluiscomplexen: één te Willebroek en één te Kapelle o/d Bos. Elk van deze complexen bestaat uit een grote sluis van 116 meter lang bij 16 meter breed, en een klein sas van 80 m. x 8,50 m. Te Wintam is er slechts één sluis met dezelfde afmetingen als de grote sluisen van Willebroek en Kapelle o/d Bos. Tussen Brussel en de Rupel wordt een peilverschil van telkens 4,45 meter door de drie sluisen opgevangen. Deze kunstwerken dateren van vóór W.O. I en voldoen derhalve niet aan de noden van de moderne zee- en binnenscheepvaart. Zij

beletten immers het vormen van duwkonvoien en zijn een hinder voor de rotatiesnelheid van de zeeschepen. Hun uitrusting is bovendien zodanig verouderd, dat de sluisdeuren dikwijls defekt zijn, wat uiteraard aanleiding geeft tot belemmering van de scheepvaart. Vooral te Wintam, waar een klein sas ontbreekt, verloopt de trafiek niet zo vlot. Het hoge waterpeil te Willebroek vereist het op- en neerhalen van de kanaalbrug gemiddeld 40 keer per dag, wat het drukke wegverkeer aldaar konstant in de war stuurt. Zo komt het dat de vaartijd van Brussel naar de Rupel 10 à 14 uur beloopt, daar waar moderne sluisen de doorvaart in amper 4 uur zouden toelaten.

Ondanks deze hopeloos verouderde accommodaties boekte Brussel-Zeehaven zeer gunstige cijfers in 1971. Daar de havenstatistiek voor 1972 nog niet gepubliceerd zijn op het ogenblik dat wij dit artikel opstellen, zien wij ons verplicht de jaarcijfers van 1971 te citeren voor het illustreren van de scheepvaarttrafiek op het Brusselse zeekanaal. Zo voeren juist geteld 700 zeeschepen het kanaal af in de loop van 1971. Hun globale tonnenmaat bedroeg 441.150 B.N.T., hetzij 19 % meer dan tijdens het vorige jaar. De gemiddelde tonnage per eenheid beliep aldus 630 ton, tegenover 430 ton in '70. Deze schepen zorgden voor een aanvoer van 573.897 ton zeegoederen in de haven van Brussel, wat een aanwinst van 23 % betekende. De goederenafvoer bedroeg 235.050 ton, zodat het totale zeegoederenverkeer via het kanaal 808.947 ton beliep in 1971. Dit wees op een groeiritmte van 15 % vergeleken met 1970. Waarachtig een uitzonderlijk jaar voor de Brusselse haven, die erin slaagde 4 % meer zeegoederen te verhandelen dan Oostende en zich hierdoor tot 3de handelshaven van het land verhefde. Alhoewel de zeetrafiek er bijzonder gunstig evolueert sinds 1955, blijft het binnenscheepvaartverkeer van overwegend belang voor de haven van Brussel en haar zeekanaal. Met zijn 12,4 miljoen ton goederen-omzet verzekerd door 38.461 in- en uitvarende binnenschepen stond Brussel-Zeehaven in 1971 op de 2de plaats na Antwerpen. Dit cijfer overtrof zelfs dat van onze drie overige zeehavens samengenomen.

#### Vernieuwd zeekanaal eerlang in gebruik

Het is evident dat de ontwikkeling van het zee- en binnenscheepvaartverkeer in de haven van de hoofdstad fel geremd wordt door de slechte bevaarbaarheid van het kanaal



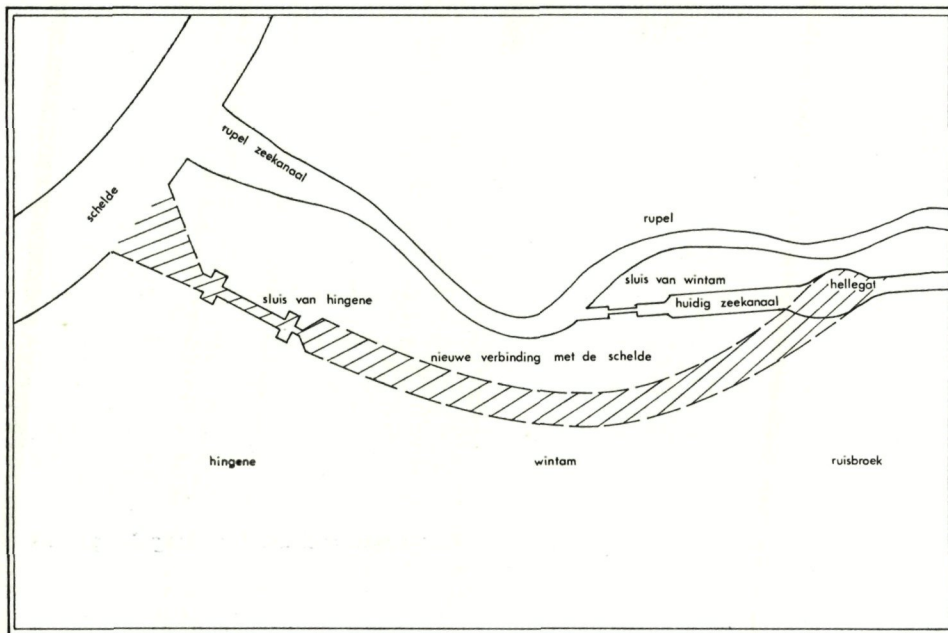
Brussel-Wintam. Gelet op het steeds groeiend aandeel van het maritiem transport in onze handelsbetrekkingen met het buitenland en rekening houdend met de nieuwe vervoertechnieken ter zee en via het waterwegennet, besloot de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel een groots moderniseringsplan voor de vaarweg uit te werken. De bedoeling is het inkorten van de vaartijd tot 4 uur, het ontvangen van grotere zeeschepen in de Brusselse haven en het aanpassen van het kanaal aan duwkonvooien tot 10.000 ton.

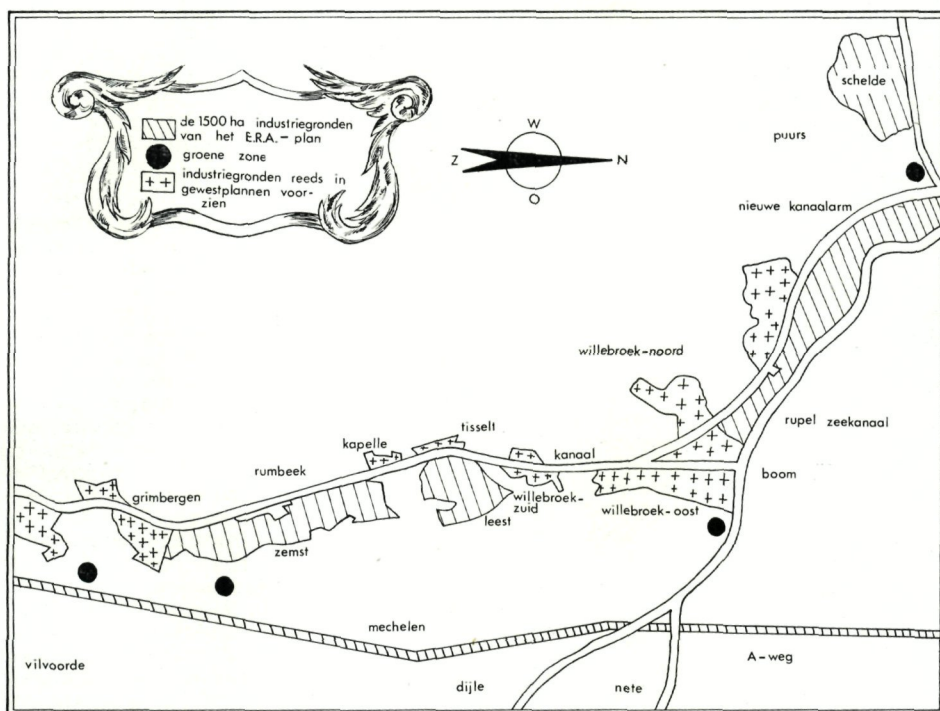
Om dit te bereiken, werden volgende werken gepland. a) Verbreding en uitdieping van de bestaande vaarweg. b) Vervanging van de sluisen van Willebroek en Kapelle o/d Bos door één grote sluis te Zemst. c) Graven van een nieuw kanaalvlak vanuit het Hellegat met rechtstreekse uitmonding in de Schelde te Hingene. De eerste werken startten in 1968 en het geheel moet volgens planning in 1977 voltooid zijn. Men heeft berekend dat het vernieuwde zee-kanaal voor de eerstvolgende 25 jaar voldoende moet schenken.

Het verbreden en uitdiepen van het bestaande kanaal met de bouw van nieuwe kaaimuren behelst het vak begrepen tussen Vil-

voorde en het Hellegat ter hoogte van Ruisbroek. Het impliceert talloze ontelingen, waarvan de procedure soms lang kan aanslepen. In rekordtempo echter vorderen de bouwwerken aan de nieuwe sluis van Zemst. Vier jaar na de eerste spadesteek zijn de werken immers praktisch voltooid en wordt de sluis eerstdaags ingehuldigd. Ze is bedoeld om de oude sluiscomplexen van Willebroek en Kapelle o/d Bos te vervangen en zal derhalve een peilverschil van 9 meter opvangen. De keuze van Zemst voor de bouw van de nieuwe sluis brengt mee dat het kanaal in twee vakken van nagenoeg dezelfde lengte wordt verdeeld. Bovendien is de ligging zodanig gekozen dat de terreinen aan het kanaal een optimale waarde krijgen voor de vestiging van industrieën. Zowel uit economisch als uit nautisch oogpunt is de keuze van Zemst derhalve volledig verantwoord.

Qua afmetingen wordt deze sluis een der grootste van het land: 220 m. x 25 m. met 9 meter verval. Haar capaciteit zal het versassen van duwkonvooien tot 10.000 ton mogelijk maken. Ook het verkeer van zeeschepen en klassieke binnenschepen zal hierdoor op het verbrede kanaalgedeelte vlotter verlopen. Waartoe de resterende kanaalarm wordt aangewend, is vooralsnog niet uitge-





maakt. Plaatselijke verantwoordelijken denken aan een actieve recreatiezone voor watersport.

Zoals reeds gezegd, telt Wintam slechts één sluis van 116 m. x 16 m., daar waar Willebroek en Kapelle o/d Bos nog over een klein sas van 80 m. x 8,50 m. beschikken. Dit heeft voor gevolg dat de verbinding tussen de Rupel en het zeekanaal zelden vlot verloopt, wat de rotatiesnelheid der op- en afvarende schepen geenszins bevordert. Om deze flessehals uit te schakelen werd het plan uitgewerkt voor een rechtstreekse verbinding van het kanaal met de Schelde. De nieuwe aftakking vertrekt aan het Hellegat, stroomopwaarts van de huidige Wintamsluis, en mondt uit in de Schelde ter hoogte van Hingene. Hier wordt een grote sluis gebouwd met dezelfde afmetingen en capaciteit als die van Zemst. De graafwerken van deze 7 kilometer-lange omleiding startten in 1971 en volgens tijdschema moeten zij, samen met de bouw van de sluis, in 1977 klaarkomen.

Hiermede zal de 3de en laatste fase van

deze grootse moderniseringswerken voltooid zijn en beschikt de Brusselse haven over een aangepast zeekanaal met rechtstreekse uitmonding in de Schelde. Twee moderne sluizen - die van Zemst en Hingene - zorgen dan voor het bevaren van de aloude « Brusselse Vaart » in maximum 4 uur tijd. Deze prachtige realisatie, waarmee een investering van 3,5 miljard B.F. is gemoeid, zal voor de haven van de hoofdstad ongetwijfeld de poort openen voor nieuwe perspectieven.

### Grootscheepse industrialisering in het verschiet

De tendens naar maritimatie van de primaire nijverheid brengt mee dat ook moderne waterwegen aansluitend op zeehavens de inplanting van nieuwe industrieën aantrekken. Nu blijkt het dat ook het vernieuwde zeekanaal van Brussel aan dit verschijnsel moeilijk zal ontsnappen ondanks de felle tegenkanting van bepaalde beschermkomitees.

Inderdaad, in het voorjaar 1972 publiceerde de Economische Raad van de Provincie Antwerpen (E.R.A.) een rapport over de indus-



trialisering van de kanaalzone Brussel-Schelde. Naast de reeds voorziene terreinen van de bestaande gewestplannen maakte het verslag gewag van 1.500 ha bijkomende nijverheidsgronden op de rechteroever van het kanaal tussen Vilvoorde en de Schelde. Het rapport werd bij de bevoegde ministers ter beoordeling en ter uitvoering voorgelegd. De 1.500 hectaren uit het E.R.A.-project zijn als volgt verdeeld :

Eppegem :	223 ha
Grimbergen :	230 ha
Hingene :	80 ha
Hombeek :	35 ha
Humbeek :	14 ha
Kapelle o/d Bos :	115 ha
Leest :	240 ha
Tisselt :	100 ha
Vilvoorde :	60 ha
Zemst :	353 ha

Hieruit blijkt dat een industriezone van 10 km. lang bij ca. 2 km. breed zich zou uitstrekken van Vilvoorde tot Willebroek. Ze zou hoofdzakelijk voor de inplanting van zware industrieën bestemd zijn. De tien gemeenten, waaronder zes in Vlaams Brabant en vier in het arrondissement Mechelen, moeten hiervoor in globo 1.500 ha landbouwgronden prijsgeven, waarvan de waarde op 7 miljard frank wordt geschat. Dit gebied vormt de enige open ruimte tussen de industriekernen van Brussel en Antwerpen, zodat de realisatie van het E.R.A.-plan de door sommigen gevreesde aaneengroeiing van deze twee industriepolen zou voltrekken.

De argumenten aangehaald ter verdediging van dit grootse project zijn uit zuiver regionaal-ekonomisch oogpunt wel verantwoord. Vooreerst dient aangestipt dat Brussel-Zeehaven volledig is ingesloten en zijn industriële ontplooiing derhalve in noordelijke richting langsheen het zeekanaal moet zoeken. Qua werkgelegenheid kan het industrialiseringsplan een oplossing betekenen voor de talloze arbeidskrachten uit dit landelijk gebied, die op pendel naar Brussel, Antwerpen en Heist o/d Berg zijn aangewezen. Vergeten wij niet dat de kanaalzone, ruim gezien, een bevolking van 230.000 inwoners telt. Voorts valt aan te merken dat het grondwater 4,50 m. zal dalen ingevolge het nieuwe kanaalprofiel, zodat de agrari-

sche waarde van de aanpalende terreinen fel zal slinken. Deze kunnen dan best dienen voor het storten van baggerspecie en de aldus opgehoogde gronden voor industriële vestigingen gebruikt worden. Tenslotte zou de industriële rekonversie van de kanaaloeveren voor de gemeenten en de bevolking een belangrijke stijging van het inkomen met zich meebrengen. Dit is ook de reden waarom de meeste gemeentebesturen uit dit gebied voor het industrialiseringsproject gewonnen zijn.

De scherpe reactie van diverse aktiekomitees ter bescherming van het leefmilieu verplichtte de bevoegde ministers hun beslissing tot nader onderzoek in beraad te houden. De tegenstanders van het ontwerp laten opmerken dat vijftien gemeenten met een totale bevolking van 95.000 personen binnen een afstand van 5 km. van de ontworpen zware industrie gelegen zijn. De voorziene groenzones zijn er ontoereikend om het leefmilieu tegen grotere water- en luchtbezoedeling te beschermen. Naast de verdwijning van waardevolle natuurgebieden zal de industrialisering de intensieve land- en tuinbouwbedrijvigheid van de streek totaal ontwrichten. Bovendien gaat het om terreinverspilling aan weinig arbeidsintensieve bedrijven, die overigens niet noodzakelijk aan diepwater gebonden zijn en waarvoor in minder bevolkte gewesten voldoende terreinen beschikbaar zijn, aldus de woordvoerders van deze weinig entoesiaste aktiekomitees.

Of deze tegenaktie belangrijke wijzigingen aan de plannen zal brengen, is weinig waarschijnlijk. De N.V. Zeekanaal is immers met de uitvoering van de infrastructuurwerken belast en deze is reeds aan de gang met de onteigening van verscheidene gronden. Op voorwaarde echter dat drastische maatregelen worden getroffen ter beveiliging van het leefmilieu, zal de doorgedreven industrialisering van de as Antwerpen-Brussel ongetwijfeld de havenaktiviteiten van de hoofdstad ten goede komen en bijdragen tot de ekonomische heropleving van de streek gelegen langsheen het zeekanaal.

\* \* \*

HENRI ROGIE  
15-02-73.



# chronique de la voile



# kroniek van de zeilsport

**benoidt**

En juillet et août se disputeront les épreuves de l'ADMIRAL'S CUP.

Cette coupe est un des trophées les plus convoités dans les cercles mondiaux de la voile (des yachts de Nouvelle-Zélande et d'Australie sont déjà sélectionnés pour participer aux épreuves de la Coupe !).

Cette année, nos espoirs seront défendus par une équipe complète (3 yachts). A l'occasion de cette grande confrontation, nous avons fait appel à un des plus éminents « navigateur-tacticien de course » de ce côté-ci de l'Atlantique, pour nous révéler par quelques exemples bien choisis, en quoi consiste la tactique de course et quelles perspectives elle ouvre aux navigateurs à voiles.

Il nous reste à vous présenter l'auteur de l'article qui suit : Monsieur Thomas Gordon COOPER. Ce n'est pas là chose facile car un numéro de NEPTUNUS ne suffirait pas à résumer la vie active et variée de ce sympathique sujet de sa Majesté Britannique qu'une hardie bruxelloise a réussi à fixer en BELGIQUE.

Au fil de son curriculum vitae nous découvrons que Monsieur COOPER est né aux INDES, qu'il a achevé ses études aux universités d'EDIMBOURG et de GRENOBLE, qu'il est membre du « ROYAL INSTITUTE OF NAVIGATION » (M.R.I.N.), qu'il a servi 3 ans à bord des navires de la ROYAL NAVY et entre autres sur le porte-avions « GLORY » dans le PACIFIQUE...

Marié à une jeune belge, GORDON n'en continue pas moins à mener de front vie de famille, affaires... et navigation de plaisance. L'année passée, pour ne citer qu'un exemple, il a parcouru plus de 8.000 milles passant de la MANCHE à l'ATLANTIQUE et à la mer BALTIQUE ce qui l'a mené de FINLANDE aux ANTILLES !

Au cours de sa fructueuse « carrière » de navigateur de course, Monsieur COOPER a mis son sac à bord des plus fameux yachts de courses. Maintenant il est le second de Monsieur MOORKENS à bord du magnifique « PHANTOM II » qui participera cette année à l'ADMIRAL'S CUP (voir NEPTUNUS no. 3 de 1972).

Voici donc quelques « Cogitations » concernant la TACTIQUE DE COURSE :



## PESER L'IMPONDERABLE

Si je me sers de la première personne pour écrire cet article, c'est que justement l'aspect particulier du problème qui se pose au navigateur en course et que je cherche à mettre en relief ici est essentiellement subjectif et ne se prête pas à une formulation mathématique. La stratégie adoptée par le navigateur en course croisière est fondée sur un ensemble de facteurs dont certains sont pondérables et d'autres prévisibles mais impondérables.

Cette partie constitue l'appréciation de la situation et l'évaluation du rapport risque/avantage d'une tactique par rapport à une autre. Il reste à définir dans quelles circonstances il est justifié d'adopter une tactique risquée plutôt qu'une tactique de « bon père de famille ». J'utilise évidemment le terme « risque » non pas dans le sens de danger physique, mais de perdre des places si l'option adoptée ne réussit pas.

Je reposerai le problème de façon plus précise en détaillant les opérations que le navigateur doit effectuer avant d'arrêter sa tactique :

1. déterminer sa position avec la plus grande précision possible en se servant des différents instruments dont il dispose.
2. calculer l'effet des courants de marée sur le cap et sur le vent.
3. estimer sur base de la carte météorologique les changements probables de direction et de force du vent.
4. constater qu'il existe une option si les conclusions de 2 et 3 sont opposées.

Voyons un exemple de chaque situation. Nous nous trouvons sous le vent de la marque, mais avec un angle marque/vent tel qu'un des bords à tirer est à peu près deux fois plus long que l'autre (voir Fig. 1.). On estime qu'il y en a pour quelques 9 heures de route, dont 3 heures bâbord amures et 6 heures tribord amures ; peu importe comment ou à quel moment on effectue les 3 heures et 6 heures. Le courant sera Est/Ouest pendant les trois premières heures et Ouest/Est pendant les six heures suivantes. La météo annonce des vents de N.E. tournant vers l'Est et l'évolution de la carte météorologique confirme qu'il y aura tôt ou tard une saute du vent vers l'Est.

Dans ce cas, pas d'hésitation possible. Un seul facteur milite en faveur du premier bord vers le Nord/Ouest (tribord amures) : le vieux dicton qui conseille de faire le plus long bord en premier lieu. Mais comme cette maxime est fondée sur le principe que celui qui se met directement sous le vent d'une marque est en mesure de profiter de toute saute du vent, quelle que soit sa direction, et que nous sommes convaincus que la saute ne pourra se faire que dans un seul sens, nous n'avons plus aucune raison d'effectuer le plus long bord en premier lieu.

Les autres facteurs se conjuguent pour nous inciter à partir bâbord amures ; le gain dû à l'effet du courant sur le vent et ainsi sur le cap effectivement réalisé - de loin le facteur le plus important ; et ensuite possibilité d'une saute du vent vers l'Est.

Prenons maintenant la même situation mais avec un angle marque/vent de quelques degrés moins aigu et un schéma des courants devenant progressivement debout dans les environs de la marque. Le rapport entre les bords n'est plus de 2 : 1 mais de 8 ou 10 : 1 et il est certain que tirer un petit bord d'une quarantaine de minutes vers l'Est pendant le plus fort du courant Est/Ouest, c'est-à-dire tout de suite, sera totalement inutile si la saute du vent vers l'Est atteint quelques 10° dans les premières heures, ou 20° à mi-parcours ; les deux étant dans l'ordre des possibilités. Dans ce cas, les bateaux qui sont restés tribord amures pourront atteindre la marque sans louvoyer, rendant parfaitement superflu le bord tiré bâbord amures.

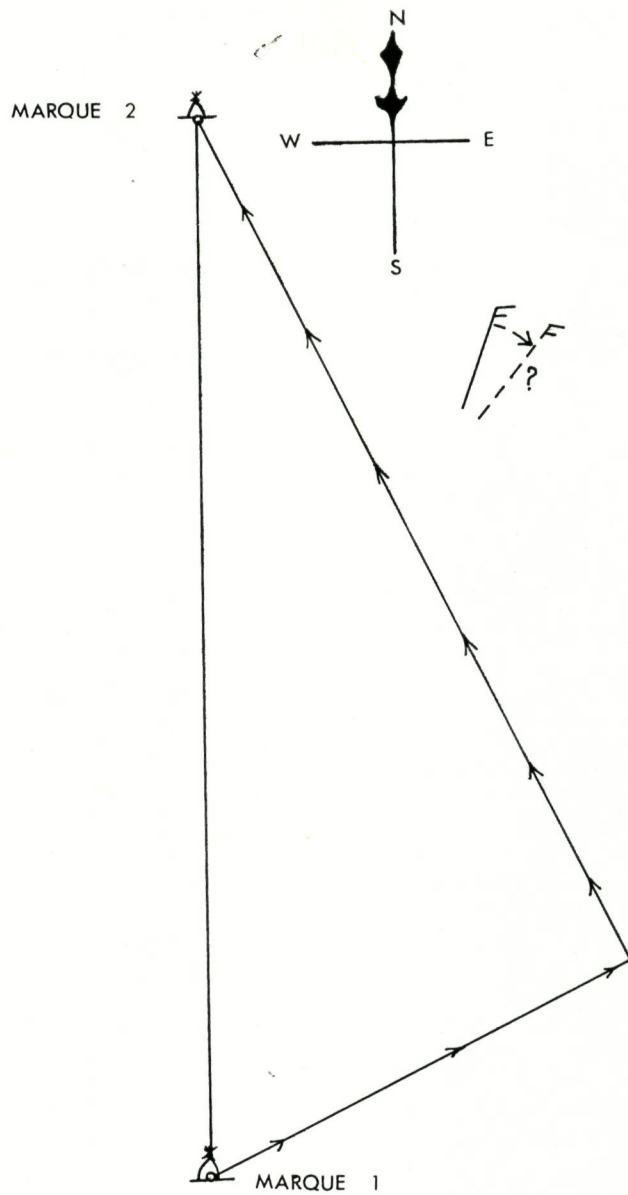
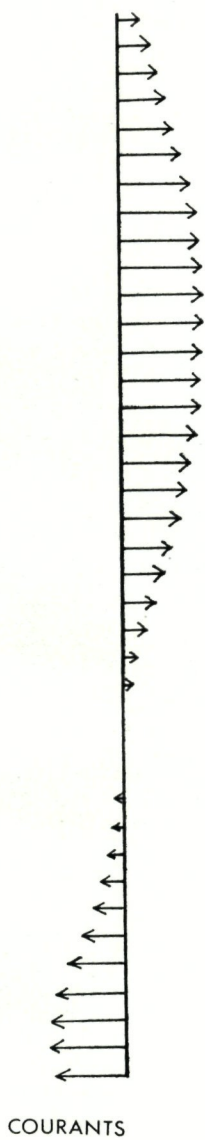
Mais alors, qu'en sera-t-il si le vent ne change pas ? Dans ce cas, les bateaux qui sont restés tribord amures ont perdu de deux façons :

1. en devant tirer leur bord vers l'Est dans des conditions de courant très défavorables.
2. en risquant de se trouver sous le vent de la marque si la saute du vent se produit vers la fin du parcours.

Admettons, sans chercher à faire le calcul, que dans le premier cas la perte aurait été de 40 minutes - le temps du bord tiré inutilement, et dans le deuxième cas, le gain aurait été du même ordre. Le potentiel de gain est donc égal et la décision dépend uniquement de la réponse à la question ; dans les six heures à venir, le vent, changera-t-il ou restera-t-il stable ?

Gordon Cooper M.R







Admettons que le navigateur estime, à tort ou à raison, que les chances sont égales que le vent change ou ne change pas dans le délai imparti. Alors que faire ? Pile ou face ? ou existe-t-il une autre considération qui peut nous faire opter pour l'une plutôt que pour l'autre tactique ? Malgré le fait que **mathématiquement** parlant, si les chances sont effectivement égales, le pile ou face vaut bien les autres méthodes, je crois néanmoins qu'il y en a une. C'est celle-ci : que vont faire les autres bateaux, et notamment ceux que nous devons battre et ceux qui, dans les conditions actuelles de vent et de mer, devraient nous battre ?

En réponse à la question ; puisque pour obtenir le meilleur résultat il suffit de boucler le parcours en un minimum de temps, pourquoi se soucier du comportement des autres bateaux ? je réplique ; si je termine premier avec cinq secondes d'avance j'ai autant de points que si je le fais avec une avance de cinq heures - et si j'arrive deux fois avec cinq secondes et un concurrent une fois avec cinq heures, c'est quand même moi qui gagne. En d'autres mots, peu importe dans l'absolu le temps que je mets, je n'ai qu'à battre mes concurrents.

Donc, la tactique suivie par les autres reprend toute sa signification et surtout celle suivie par ceux qui sont « gagnants » dans les circonstances qui nous entourent.

Je m'explique. Imaginez qu'avant de nous trouver dans la situation décrite ci-dessus, nous ayons été pendant 3 heures à l'ancre alors que nous avons la jauge (1) la plus élevée de la classe. Tout le monde sait qu'un bateau à l'ancre (1) perd des minutes en temps compensé à tout bateau plus petit que lui également à l'ancre. Je me trouve donc devant une option où les probabilités sont strictement égales, mais avec un retard en temps compensé de disons 15 minutes par rapport à mon concurrent le plus dangereux. Il tombe sous le sens que si j'adopte la même tactique que lui, à qualité égale de barreur et de réglage, je suis toujours perdant. Je **dois**, par conséquent, chercher à lui fausser compagnie, à condition que, en ce faisant, je n'aie pas moins de chances que lui d'en tirer profit. Il en est de même si je suis conscient du fait que dans les conditions du jour, la jauge ne me favorise pas - et vice versa ; c'est à dire que si je sais que mon bateau se défend fort bien par rapport à sa jauge, ma tactique sera plutôt de ne pas jouer cavalier seul, mais de couvrir les concurrents dangereux en adoptant la même tactique qu'eux.

La question de « mes conditions » et « tes conditions » peut se résumer de façon simpliste en rappelant que, à bateau et à équipage égaux, dans le système actuel de jauge les petits bateaux sont toujours avantagés par petit temps et les grands par gros temps.

Pourquoi ? Mais parce que le calcul mathématique de la jauge repose sur une base essentiellement fautive : la progression arithmétique, alors que le potentiel de vitesse d'un bateau ne suit une progression arithmétique que dans certaines conditions bien déterminées. En effet, tant que la résistance à l'avancement croît dans la même proportion que la force propulsive, le fait de multiplier toutes les dimensions d'un bateau par 2 donnerait un bateau deux fois plus rapide et une formule de jauge basée sur une progression arithmétique serait parfaitement valable. Malheureusement, il n'en est pas ainsi et si le rapport surface voilée/surface mouillée suit assez bien une progression arithmétique, ce n'est plus du tout vrai pour le rapport surface voilée/déplacement, dont la première varie suivant le carré des dimensions et le second suivant le cube.

Il reste à savoir si c'est la surface mouillée ou le déplacement qui constitue l'élément le plus important opposant la force propulsive produite par les voiles. Or il se fait que si

#### (1) Jauge

Cette jauge n'a rien à voir avec la jauge officielle d'un navire (volume). Il s'agit ici d'un coefficient exprimant les possibilités de vitesse d'un bateau. Ce coefficient est calculé au moyen d'une formule très élaborée dans laquelle entrent en ligne de compte : la longueur hors tout, la longueur flottaison, le bau maximum, la largeur flottaison, le creux, la surface de voilure, le moment de stabilité, la trainée de l'hélice et de nombreux autres facteurs. A l'aide de cette jauge, une formule simple donne le T.C.F. ou Time Correcting Factor. Ce facteur est l'handicap qui permet à des bateaux de caractéristiques différentes de courir avec des chances de succès sensiblement égales.

#### Exemple

soit le yacht A avec un T.C.F. de 0,7000 arrivant après 20 h 10 min. de course (72.600 sec.).

et le yacht B avec un T.C.F. de 0,7200 ayant effectué le même parcours en 20 h. 00 min. (72.000 sec.).

Le yacht B est donc premier en temps vrai.

En temps compensé : A met 72.600 sec. x 0,7000 = 14 h. 04 min....

B met 72.000 sec. x 0,7200 = 14 h. 14 min....

Donc B est second en temps compensé (différence environ 10 minutes).

On voit directement, que si par suite de calme plat, les 2 bateaux sont astreints à mouiller l'ancre pendant, disons, 3 heures, l'écart en temps compensé sera encore plus favorable pour le yacht A. En effet, il augmenterait encore d'environ 5 minutes, soit quelques 15 minutes au total en faveur du yacht qui a la jauge la plus petite. Et pourtant les 2 bateaux au mouillage, ne se seraient pas distancés davantage.





la résistance totale à l'avancement est le cumul des deux composants : friction + résistance à former des vagues, le premier étant fonction de la surface mouillée et le second du déplacement, l'incidence de chaque composant sur la résistance totale varie suivant la force du vent. En d'autres mots, si la jauge est équitable pour des vents de force 3 à 4, elle favorisera automatiquement les petits bateaux par tout petit temps et les grands par gros temps, parce que c'est le rapport surface voilée/surface mouillée qui est prépondérant à très petite vitesse, et le rapport surface voilée/déplacement à des vitesses dépassant quelques 2 x L.W.L. (en mètres) (2). Nous devons, par conséquent, tenir compte de notre position en tête ou en bas de la classe pour savoir si les conditions du jour nous favorisent ou pas.

Après avoir cogité et pesé tout ce qui précède dans la balance - et nous sommes loin, à présent du simple calcul de la position à l'estime et d'un louvoyage classique entre deux lignes tirées à 10° de part et d'autre de la loxodromie entre la marque et notre position - le joueur de poker qu'est devenu le navigateur devrait tenir compte d'un dernier élément : le facteur psychologique.

Regardez à nouveau la situation de la Fig. 2 et, sans avoir fait un calcul de probabilités ou avoir chiffré les gains et pertes possibles, imaginez que vous venez de virer la première marque en arrivant du Sud Est, tribord amures. En virant la marque vous avez bordé les voiles et vous vous trouvez sur un cap qui est à quelques 10 ou 15° de celui de la marque suivante. Proposez au « seul maître après Dieu » de virer de bord à ce moment là et vous n'avez pas besoin de me faire un dessin de sa réaction. Nous sommes d'accord ?

Bon, mais il en sera de même pour la grosse majorité des concurrents, parce qu'il faut une sacrée dose de culot pour tirer un bord qui semble être à peu près à 90° du cap. Et pourtant, il peut être très payant.

J'en sais quelque chose pour l'avoir essayé - sournoisement dans le noir pour qu'on ne se moque pas trop de nous si jamais... !

Le vent a tourné, mais pas à temps, et quelle surprise pour nous (et eux) de virer la marque et de voir un « MORNING CLOUD », « PROSPECT » ou « WHITBY » et autre « QUAILLO » remontant vent et courant avec une bonne demi heure de retard.

Il faut parfois plus qu'une bonne règle à calcul dans la navigation en course !

(2) L.W.L. Longueur à la flottaison (Length water line).

## KRONIEK VAN HET ZEILEN

P. BENOIDT

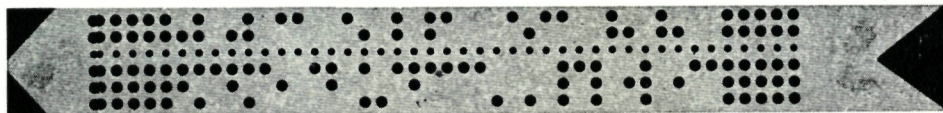
In juli en augustus zullen de proeven van ADMIRAL'S CUP betwist worden. Deze beker is een van de meest begeerde trofee in de wereld van het zeilen (Yachten van Nieuw-Zeeland en Australië zijn reeds geselecteerd om deel te nemen aan deze bekerbetwisting). Dit jaar wordt onze hoop gesteld op een ploeg van drie yachten. Ter gelegenheid van deze confrontatie hebben wij beroep gedaan op een van de meest eminente tactische navigators van deze kant van de Atlantiek, die ons door enkele goed gekozen voorbeelden zal aantonen waaruit de tactiek van het koersvaren bestaat en welke perspectieven er open liggen voor zeilers.

Wij stellen U dan ook voor : Mijnheer Thomas Gordon COOPER... het is geen gemakkelijke taak om in een nummer van Neptunus een resumé te maken van het zo actieve en gevarieerde leven van deze sympathieke engelsman waarbij een onverschrokken brusselse dame erin slaagde hem in België te vestigen.

Bij het aflopen van zijn curriculum vitae bemerken wij dat Mijnheer Cooper geboren werd in INDIE, dat hij zijn studies beëindigde aan de universiteit van EDIMBOURG en GRENOBLE, dat hij lid is van de « ROYAL INSTITUTE OF NAVIGATION » (M.R.I.N.), dat hij drie jaar geëind heeft aan boord van de schepen van de ROYAL NAVY en zelfs op het vliegdekschip « GLORY » in de Stille Oceaan...

Gehuwd met een jonge belgische, sticht hij een familie, doet zaken, en... pleziervaarten. Vorig jaar, om maar een voorbeeld te noemen, heeft hij 8.000 mijlen afgelopen tussen het kanaal, de Atlantiek en de Baltische Zee, hetgeen overeenkomt van Finland naar de Antillen.

In de loop van zijn vruchtbare loopbaan als koersnavigateur heeft Mijnheer COOPER meermalen dienst gedaan aan boord van vermaarde yachten. Nu is hij nummer twee van Mijnheer MOORKENS aan boord van de prachtige « PHANTOM II » die dit jaar deel neemt aan de ADMIRAAL'S CUP (zie NEPTUNUS nr. 3 van 1972).



# telex mar mar

**chronique de la marine marchande**

## **g. doyen**

● Tout d'abord une nouvelle qui intéresse tous ceux qui naviguent sur des pétroliers. La compagnie DECCA Radar installera prochainement dans le port de Milford-Haven un système de radar, composé de postes automatisés et d'un appareil portatif de conception entièrement nouvelle que les pilotes pourront prendre à bord des navires et qui sera en liaison avec les relayers situés à terre. Depuis 1959, année où pas plus de 200.000 tonnes de fret n'avaient été transbordées, le port a fait un bond énorme en avant. En effet, l'année dernière 3.500 pétroliers y ont transbordé 33 millions de tonnes de pétrole. Pour 1974/1975 on entend atteindre le chiffre record de 5.000 pétroliers, soit 60 millions de tonnes de pétrole.

A présent, Milford Haven transborde par an 120 VLCC entièrement chargés d'un port en lourd de 200.000 à 275.000 tonnes et d'un tirant d'eau de 19,81 m.

● Toujours pour les pétroliers : en collaboration avec des compagnies pétrolières internationales, les chantiers AG. Weser ont conçu un nouveau type de pétrolier « EUROPA TANKER ».

Avec un port en lourd de 375.000 tonnes, il surpassera de moitié les bâtiments construits jusqu'à présent en Europe. Il prendra donc le relais des actuels super-tankers de 250.000 tonnes. Une maquette du « pétrolier européen » a été présentée officiellement à New-York et des sociétés d'armement se sont montrées vivement intéressées.

Le nouveau navire présente un avantage décisif sur les super-pétroliers japonais de mêmes dimensions : il repose bien plus à plat dans l'eau. Dans leur projet, les chantiers A.G. Weser ont tenu compte des possibilités d'accueil des grands ports européens déjà aménagés ou en cours d'agrandissement. Dans quelques années, lorsque le dernier des 113 pétroliers de 250.000 t.d.w. commandés aux chantiers brémois sera lancé, on envisage de passer à la construction de l'Europe Tanker. Depuis la mise en chantier, jusqu'à la livraison, il faudra compter 7 mois. Trois unités seront construites chaque année à Brême.



- La nouvelle suivante est, hélas, moins agréable :

Dans la nuit du 19 décembre 72, un violent incendie a ravagé le pétrolier « MANUELA » d'Anvers qui était ancré au port Juliana à Dordrecht. Une explosion a précédé l'incendie. Deux hommes d'équipage de nationalité hollandaise qui avaient été victimes de brûlures ont été transportés à l'hôpital. Leur état est satisfaisant.

Vers quatre heures du matin, les pompiers de Dordrecht avaient maîtrisé l'incendie, empêchant ainsi que le feu ne se communique aux navires ancrés à proximité.

C'est en allumant un briquet pour éclairer la cale, vide à ce moment, mais qui avait contenu de l'essence auparavant, qu'un des hommes d'équipage a provoqué une forte explosion et l'incendie qui s'est propagé à une autre cale, contenant de l'essence. Les deux hommes qui se trouvaient à bord de la cale n'eurent d'autre recours que de se jeter par-dessus bord. Le capitaine, M. Somers de Kapelle près d'Anvers, put rapidement mettre sa famille en sécurité. Heureusement !

- Disons encore que le président Nixon a décidé de lever l'interdiction qui était faite aux navires et aux avions américains de se rendre en Chine populaire, ce qui est une première étape vers l'établissement de lignes aériennes et maritimes régulières entre les deux pays.

Dans une déclaration rendue publique à Camp David, résidence « secondaire » du Président, il a souligné que ces changements sont destinés à faciliter le développement du commerce et des échanges entre les peuples chinois et américain dans l'esprit du communiqué commun publié à Shanghaï le 28 février dernier, à la suite du voyage en Chine populaire du Président des Etats-Unis. De son côté, le Département du Commerce a précisé que la levée des interdictions en vigueur depuis 25 ans reflète l'intention du président Nixon de passer en revue les restrictions actuelles concernant le commerce et les voyages, afin de créer de plus larges possibilités de contact, entre les deux peuples.

- Voici une information qui intéressera tous les Commandants et Premiers Officiers : C'est que, faisant suite à une demande de la Fédération Maritime, la Direction des Douanes vient d'admettre à titre d'essai à Anvers le remplacement de la déclaration des marchandises sur l'écor par un exemplaire du manifeste. Cette autorisation ne vaut cependant que pour autant qu'il s'agisse d'un manifeste standardisé ICS 1968 qui est déjà employé sur une large échelle au niveau international. D'autres modèles de manifeste sont, par conséquent, exclus. Le fait que la plupart des manifestes sont rédigés en anglais ne constitue pas une difficulté. Des manifestes établis en allemand et en français seront d'ailleurs également admis. Si la douane l'estime nécessaire, une traduction néerlandaise sera exigée moyennant une intervention du Contrôleur en chef concerné.

Chaque exemplaire de l'écor devra être accompagné d'un exemplaire du manifeste. L'écor doit en outre se référer au manifeste global annexé, respectivement au nombre de manifestes annexés si chacun de ces documents ne concerne qu'une partie du chargement et au nombre de feuilles dont chaque manifeste est composé. Lors de la validation de l'écor le numéro de validation sera également apporté sur les feuilles du manifeste. Les quatre dernières colonnes du manifeste standardisé ICS sont destinées au document d'épure. Il ne faut pas, par conséquent, tenir compte des rubriques « number of packages » et « weight ». Ces colonnes sont indiquées pour y mentionner le nombre et le genre de colis comme cela est prévu sur le formulaire 125 B.

Il est entendu que l'emploi du manifeste ICS est une autorisation et non pas une obligation. Les écors 125 B peuvent, par conséquent être employés comme par le passé.

- Après cette information forcément aride, passons à d'autres nouveautés. Et tournons nous vers Douvres. En effet, par la mise en service d'un nouveau terminal drive-on / drive-off, de nouveaux navires, ainsi que par les travaux d'amélioration des installations actuelles, le car-ferry Terminal des Eastern-Docks à Douvres augmentera d'environ 30 % sa capacité de transbordement. Selon le Harbour Board du port, le nouvel emplacement dont l'inauguration est prévue pour juin 1973, permettra de porter à 59 le nombre des départs des car-ferries, soit 23 % de plus que n'importe quel jour de cette année. La Townsend Thoresen, la British Rail et notre Marine d'Etat introduiront en 1973 de nouveaux navires et de plus grandes dimensions entre Douvres et le Continent.



La seconde phase du programme d'extension du Dover Harbour, qui coûtera 2.500.000 livres sterling sera prête en juin prochain et comprendra l'aménagement d'une aire d'entrepôt pour le fret roll-on / roll-off de nouveaux bureaux et d'un bâtiment pour le fret.

● Et puisque nous parlons de Terminaux, continuons, mais cette fois en nous tournant vers New York. Car cela fait plusieurs mois que l'on parlait d'un nouveau terminal pour containers et il semble que la réalisation de cette idée puisse se placer vers 1977. Précisons tout d'abord que le projet consiste en l'implantation à Red Hook (qui est une partie du waterfront de Brooklyn) d'un emplacement disposant de deux points de mouillage et d'installations spécialisées dans la manutention des containers du break bulk. Le terminal sera par ailleurs desservi par un réseau routier et ferroviaire qui permettra d'éviter la congestion du trafic qui règne dans les rues avoisinantes. On y trouvera deux portiques, un entrepôt pour le groupage et la répartition des containers. Chacun des deux emplacements jouxtera une aire d'évolution d'une superficie de 20 hectares.

Pour ce qui est de l'implantation du réseau ferroviaire, c'est la Port Authority qui se chargera de la pose des voies, tandis que la New York Dock Railroad Cy. exploitera le raccordement au réseau général. Ce terminal devrait être prêt en 1977.

C'est le 11 janvier que le conseil de la ville de New York s'est réuni afin de se prononcer sur ce projet qui a déjà obtenu l'approbation de la Commission de Planning. Il semblerait qu'un des principaux éléments qui militent en faveur de cette implantation est la nécessité de recréer une certaine activité dans la région de Brooklyn en particulier et de New York en général, étant donné que certains trafics ont été perdus au profit de New Jersey. Ainsi le terminal permettrait de mettre 4.000 dockers au travail et sa présence facilitera la création de 2.750 nouveaux emplois.

● Revenons dans notre pays et environs pour constater que la Direction de la Marine et de la Navigation intérieure, de même que la Direction générale du Pilotage des Pays-Bas ont décidé de faire installer par Philips 2 stations de radar non gardées le long de l'Escaut occidental. Une station sera construite à Waarde (Zuid Beveland) et l'autre dans le Verdrongen Land de Saefthinghe. Les données seront transmises par faisceau hertzien vers la centrale située près de l'écluse de Zandvliet. Dans celle-ci seront placés les écrans d'où les observateurs transmettront par radio les informations aux pilotes et aux commandants à bord des bateaux sur l'Escaut occidental. Les trois stations de radar susdites forment ce que l'on appelle la chaîne de radar restreinte. La possibilité existe cependant d'étendre plus tard cette chaîne jusqu'à l'embouchure de l'Escaut. L'équipement électronique de cette chaîne de radars belgo-néerlandais qui sera réalisée en 1974 coûtera environ 70 millions de francs belges. C'est une bonne nouvelle dont tout le monde se réjouira.

Du côté d'Ostende : l'école de Navigation a fait l'acquisition, pour un peu plus d'un million, d'une nouvelle installation de radar. Celle-ci sera montée prochainement à bord du navire-école « COMMANDANT FOURCAULT » attaché à cette école.

● Dans les nouveautés, il y a aussi des mystères. Nous avons appris que le millionnaire Howard Hughes a décidé d'engager dans son projet extraordinaire d'exploration et d'exploitation des fonds sous-marins une barge « mystère » construite par la National Steel and Shipbuilding Co de San Diego. Bien que l'entreprise soit exécutée en secret, on a pu découvrir qu'il s'agit d'une sorte de « barge » de 51.000 tonnes qui pourra descendre jusque sur le sol des océans qu'un tracteur spécial explorera, à la recherche de cuivre, de nickel, de manganèse et de cobalt et qui remontera par un système de pompes dirigées depuis la surface.

On sait également que l'exploitation de cette « barge » sera confiée à la Global Marine Inc. de Los Angeles, spécialiste dans ce genre de travaux.

● Bon ! Nous sommes sur les fonds marins, restons-y. Le navire américain « GLOMAR CHALLENGER » chargé de l'étude des haut fonds marins, est en passe de procéder aux premières investigations des fonds marins de l'Océan Antarctique. Il s'agira de la 28ème expérience effectuée par ce navire depuis qu'à été lancé le projet d'une étude mondiale des fonds marins, financée par le gouvernement américain, avec également la participation



de savants australiens, soviétiques, suisses et italiens. Ce projet qui a débuté en 1968 vise à étudier comment la terre s'est formée en procédant à l'examen le plus complet des fonds marins de tous les océans. Les renseignements que cette étude pourrait nous procurer à propos de la formation des océans et des continents pourraient en fin de compte permettre l'exploitation des océans pour le bien de l'humanité entière.

Au cours de ses quatre premières années d'investigation, le « GLOMAR CHALLENGER » a procédé à des sondages à 249 endroits différents, situés notamment dans le Golfe du Mexique, la Méditerranée, l'Atlantique, le Pacifique et l'océan Indien. La sonde prélève des échantillons jusqu'à 1.270 m de profondeur.

Chose intéressante à rappeler, sinon à apprendre, c'est qu'en comparaison des continents les océans sont jeunes. En effet, les roches les plus anciennes prélevées dans les fonds marins ont 160 millions d'années, alors que celles qui ont été recueillies sur les continents ont jusqu'à 3.600 millions d'années. Cette jeunesse relative des fonds marins serait due à un processus de destruction et de renouvellement de la croûte terrestre appelée « extension des fonds marins » (sea floor spreading). Ces données font partie de la théorie selon laquelle un « super-continent » s'est brisé il y a 150 à 200 millions d'années, pour former les continents actuels. Une théorie complémentaire affirme que les fonds marins sont encore en mouvement. Un des échantillons prélevés sur une chaîne sous-marine, dans l'océan Indien montre, d'après les spécialistes, qu'il existe un centre actif d'extension des fonds marins ».

Les chercheurs du « GLOMAR CHALLENGER » ont également appris grâce à des sondages qu'après sa formation, la Méditerranée s'était complètement asséchée et s'était remplie à nouveau ultérieurement. C'est ce que laissent supposer les dépôts salins, les sédiments et l'interprétation écologique faite d'après les plantes aquatiques et des petits animaux contenus dans les échantillons.

Voilà qui nous éclaire un peu sur ce qu'ont connu nos arrière-grands-pères.

● Voyons autre chose maintenant, qui n'est pas une nouveauté, mais bien un ancien litige et nous retombons dans la guerre de la morue. En effet, l'ambassadeur de Grande-Bretagne à Reykjavik a reçu pour instructions de protester auprès du gouvernement islandais à la suite de deux incidents survenus début janvier entre des garde-côtes islandais et des chalutiers britanniques opérant à l'intérieur de la limite de pêche de 50 miles imposée par l'Islande. Au cours du premier incident, le navire islandais « AEGIR » aurait coupé les filets de hâlage du chalutier « BOSTON BLENHEIM ».

Le second incident concerne le chalutier « WESTELLA » dont les filets auraient été coupés par un autre garde-côte.

Selon la radio islandaise, le service des garde-côtes a déclaré que cette mesure avait été prise parce que les deux bateaux ont refusé de sortir de la limite contestée.

Dans les milieux anglais autorisés, on déclare que ces incidents traduisent l'attitude de défiance du gouvernement islandais à l'égard de la Cour Internationale de Justice de la Haye qui a demandé aux deux pays de s'abstenir de tout acte de provocation en attendant qu'elle décide de sa compétence dans le litige.

D'autre part, le ministre britannique de la défense a fait part d'un troisième incident survenu également début janvier. Le chalutier « LANCELLA », après avoir été harcelé par les garde-côtes islandais à l'intérieur de la limite de 50 miles a lancé un appel à la Royal Navy. Une frégate britannique a été alertée mais le navire islandais s'est retiré avant qu'elle ait eu à intervenir.



## BIBLIOGRAPHIE BIBLIOGRAFIE

## BIBLIORGAPHIE BIBLIOGRAFIE

e.a. van haverbeke



A. VAN NIEUWKOOP, **Koers West**, Bussem-Antwerpen, uitgeverij De Boer Jr., 1972, pocketuitgave, p. 116, Verspreiding voor België, uitgeverij De Branding, Korte Winkelstraat 15, 2000 Antwerpen.

Op 1 juli 1946 voer kapitein Aldert van Nieuwkoop met het stalen zeiljacht « ALK » de Nieuwe Waterweg af. Zijn doel : als eerste Nederlandse sportzeiler de aardbol rond. Naast de gezagvoerder waren er nog twee man aan boord. Bijna twee jaar later, op 13 maart 1948 liep de « ALK » in een donkere stormnacht op een rif in de golf van Suez. De bemanning wist er het levend van af te brengen - het schip was echter een total loss.

Tussen het vertrek uit Nederland en die tragische ondergang, lag een groots avontuur. Avontuur, beleefd op de meest verlaten zeeën maar ook op de verdroomde eilandjes in de Stille Zuidzee. Behalve een spannend, persoonlijk geschreven verhaal, is **Koers West** ook een leerboek : men kan er uit leren hoe medogenloos de zee kan zijn en over hoeveel praktische nautische en zeiltechnische ervaring men moet beschikken om de zee te kunnen trotseren. Kapitein van Nieuwkoop beschikte over deze kennis - desondanks overwon de zee hém.



**Stéphane GROUEFF, L'Homme et la Mer,** 1973, Paris, Ed. Larousse/Paris-Match, Collection « Maîtrise du Monde » 4°, p. 396, ca. 400 illustrations.

L'Homme et la Mer, un sujet apparemment familier à tous les passionnés de la mer... Et pourtant, tout ce que l'homme croyait savoir sur la mer, il y a seulement un siècle, est redevenu questions. Tout ce qu'il commence à savoir sur elle était à peu près inconnu il y a quinze ans.

Le Gulf Stream reste un courant indéchiffrable. L'homme est déjà descendu à plus de 10.000 mètres de fond mais il ignore encore presque tout du cycle biologique marin ; il ne connaît même pas la structure d'une molécule d'eau de mer.

Et c'est bien là la raison d'être du livre de Stéphane Groueff, L'Homme et la Mer, qui vient de paraître dans la collection « Maîtrise du monde », dirigée par Raymond Cartier (coédition Larousse/Paris-Match). Pour la première fois, la découverte de la mer nous est contée. Dans un style aussi éloigné du rapport scientifique que du dépliant pour village de vacances, L'Homme et la Mer nous fait vivre, littéralement, les interrogations, les hypothèses, les entreprises, les succès - parfois les déceptions ou les drames - et toujours la passion contagieuse de ceux qui ont mobilisé toutes les autres sciences pour que l'océanographie puisse, elle aussi, en devenir une.

Récit non seulement exact parce qu'il a été entièrement supervisé par les « inventeurs » et les savants qui en sont les principaux protagonistes, mais aussi récit vécu, puisqu'il Raymond Cartier et Stéphane Groueff ont eux-mêmes participé à plusieurs des récentes missions océanographiques. Récit captivant, dont on suit les différentes pistes comme celles d'une enquête policière dont chaque réponse gagnée sur l'inconnu soulève à son tour de nouvelles énigmes à résoudre.

Naturellement, l'illustration aussi contribue à nous étonner. Des étranges appareils d'observation sous-marine à la magnifique carte des océans, des portraits des pionniers en action à ceux... de la faune des abysses, tout nous émerveille et surprend notre curiosité.

Ce premier volume répond donc bien au titre ambitieux de la collection - « Maîtrise du monde » - qui, toujours sous la direction

de Raymond Cartier, continuera sa découverte des éléments (mer, terre, cosmos) avec : L'Aventure de la Marine, Connaissance de la Terre, Explorateurs et Explorations et Connaissance du Cosmos.



**JAAP a.M. KRAMER en W. DE BRUIJN, Plezierig Varen, Ronde en Platbodemjachten.**

Bussem-Antwerpen, uitgeverij De Boer Jr., 1972 4°, p. 127, rijk geïllustreerd, Verdeling voor België, uitgeverij De Branding, Korte Winkelstraat 15, 2000 Antwerpen.

Plezierig varen geeft niet alleen zeer duidelijke, rijk geïllustreerde informatie over de momenteel gebouwde ronde en platbodemjachten. Het wil ook iets overdragen van het plezier dat de schrijvers en met hen vele anderen ieder jaar weer beleven aan oud-Hollandse jachten die midden in de belangstelling staan.

Varen met zo'n schip is wel een heel bijzondere vorm van relaxen. Tijdens vaartochten kom je vaak deze schepen tegen. En dan is er dikwijls de vraag : welk type schip is dat nu ? Van de 12 belangrijkste typen zijn foto's en tekeningen opgenomen die samen met de tekst een herinneringsbeeld en tevens een soort determinatie geven.

De ruim 100 foto's van watersportfotograaf Theo Kampa geven weer, waarin technische tekeningen en vaktermen tekort schieten : ze geven de sfeer van het klassieke jacht en het zeilen ermee.

Niet alleen voor eigenaars van ronde en platbodemjachten is Plezierig Varen onmisbaar, ook voor hen die met plannen voor zo'n jacht rondlopen geeft dit boek alle denkbare informatie. De meer dan 100 ontwerp-tekeningen van verschillende jachtontwerpers en werven bieden voldoende studiemateriaal om een verantwoorde keuze te maken.



### DE BLAUWE WIMPEL

Uiterlijk is er tussen de nummers december '72 en januari '73 van « De Blauwe Wimpel », het gekende scheepvaartmagazine, geen verschil. Innerlijk echter wél: blijft de inhoud zoals gebruikelijk even actueel en rijkelijk geïllustreerd, dan krijgt hij voortaan een meer moderne en eigentijdse presentatie. Mede door een nieuwe belettering krijgt « de Wimpel » een nieuw gezicht, die het blad tevens leesbaarder maakt. Uit beide nummers zijn voornamelijk volgende belangrijke bijdragen te vermelden: het Nederlands scheepsbouwkundig proefstation; jacht op de manta, de duivelsrog; de stranding van de « Wan Chun »; de Datatrend, super controle systeem; maritieme electronica, boven en onder water; het Kyreniaschip geborgen; Falmouth For Orders; driemastvoorschip « Balclutha » thans maritiem museum; de Cunard-toeristenschepen en het uitermate interessante artikel « 45 jaar sleepvaart in Oost-Indië ».

\* \* \*

In het februari-nummer van « De Blauwe Wimpel » - maandblad voor scheepsbouw - trekken enkele bijdragen onze bijzondere aandacht. Zo o.m. een artikel over de Smit-Lloyd supply vessels, die een aanzienlijke rol spelen in de internationale offshore service. Verder een kanttekening bij het verschijnen van deel I van een nieuwe « classic of the sea », nl. « Leviathan - The World's Greatest Ship ».

Een probleem, zo oud als de scheepvaart zelf, wordt hier omstandig behandeld: meer dan 200 dier- en plantensoorten zorgen voor de « aangroei van schepen ». In de rubriek « Boeken van de zee » worden andermaal meerdere interessante publicaties besproken, o.a. twee « Kaap Hoorn » - boeken. Tenslotte nieuws van de werven, de samenstelling van de Belgische koopvaardij en de scheepsbouw in België, enz.

\* \* \*

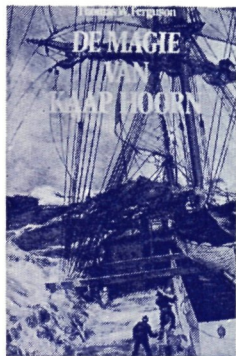
« De Blauwe Wimpel » verschijnt op het einde der maand en wordt in België verspreid door de Uitgeverij De Branding, Korte Winkelstraat 15 - Antwerpen. Een jaarabonnement van 12 nummers kost 375 fr.



D. DREUX, **Verzwegen Journaal**, ondertitel, Het Geslacht Ramhout, Bussem-Antwerpen, uitgeverij De Boer Jr., 1972, 8e, p. 258, Verspreiding voor België, uitgeverij De Branding, Korte Winkelstraat 15, 2000 Antwerpen. Middelburg bij de aanvang van de 17de eeuw: het Twaalfjarig Bestand brengt ellende en armoede door het wegvallen van de kaapvaart. De jonge scheepsbouwer Jan Ramhout ziet in de ondergang van de kaapvaart ook deze van zijn werf naderen en neemt daarom het aanbod van de sinistere onbetrouwbare « Moor » aan om een buitgemaakt Spaans schip te verbouwen tot een snelle zeiler. Als toezichthouder op de lading monstert hij op het tot « ROO FORTUYN » omgedoopte schip aan, maar de onkunde en de drankzucht van de kapitein dwingen hem al spoedig er toe het bevel over het schip op zich te nemen. En daarmee begint dan de vaart die hem onder zijn bemanning tot een legendarische gezagvoerder maakt maar hem op de wal de faam bezorgt zich aan de duivel te hebben verkocht. Tussen Ramhout en de Moor blijft de verhouding uiterst gespannen en onvermijdelijk nadert de dag waarop zij tegenover elkaar zullen staan. Maar voor het zover is, heeft Ramhout vele havens bezeild, vele zeilen en koersproblemen moeten oplossen en leveren de ervaringen van hem en zijn bemanning een soort dwarsdoorsnede op van het bonte, boeiende maar vaak ook levensgevaarlijke gebeuren in die tijden.

\* \* \*





Thomas W. FERGUSON, **De Magie van Kaap Hoorn**, Bussem-Antwerpen, uitgeverij De Boer Jr., Pocketuitgave, p. 172, Verdeling voor België, uitgeverij De Branding, Korte Winkelstraat 15, 2000 Antwerpen.

Het zeegeweld in het gebied van Kaap Hoorn is legendarisch geworden door hetgeen in de loop der eeuwen werd geschreven over de schier onoverkomelijke moeilijkheden waarvoor zeelieden in vroegere tijden gesteld werden wanneer ze gedwongen waren met hun barken, schoeners of clippers deze grimmige kaap te ronden. De Hoorn ronden was altijd een avontuur. En vaak een drama.

Nadat het zeilschip door de stoomvaart van de zeeën verdreven was, en het varen via de Hoorn door het Panamakanaal overbodig geworden, begonnen jachtzeilers het beruchte gebied te verkennen. Als eerste Joshua Slocum, die zijn historische solocruise om de wereld maakte. Na hem volgden vele anderen die de uitdaging van de Kaap aanvaardden. Met wisselend succes.

Het is de verdienste van Thomas Ferguson hun verrichtingen in een uitvoerige documentaire beschreven te hebben. Na een verantwoorde historische en geografische inleiding, geeft de auteur een boeiend verslag van de tochten van Slocum, Dumas, Chichester, Rose, Blyth en anderen die geen kans zagen zich aan de magische aantrekkingskracht van de Hoorn te onttrekken.



Barend MAASKANT, **Hart tegen hard**, Bussem-Antwerpen, uitgeverij C. DE BOER Jr., 1972, pocketuitgave, p. 105 Verdeling voor België, uitgeverij de Branding, Korte Winkelstraat 15, 2000 Antwerpen.

Tot de meest aangrijpende klassieke scheepsrampen op de Nederlandse kust behoort de ondergang van het passagiersschip « BERLIN ». Op de 21ste februari 1907 liep het bij Hoek van Holland op de Noorderpier, brak in tweeën en verging.

Van de 144 opvarenden overleefden slechts 15 passagiers en bemanningsleden het drama.

Een tragedie apart was de redding der 3 vrouwen, laatste overlevenden op het wrak. Ze werden onder uiterst moeilijke omstandigheden gered door 4 moedige mannen van het bergingsbedrijf Van den Tak. Drie daarvan behoorden tot het befaamde, nu legendarische duikersgeslacht Sperling.

Deze ramp, die indertijd internationale belangstelling trok, werd door Barend Maaskant - prominent maritiem journalist - aan de hand van historische feiten boeiend beschreven in zijn boek « De koperen helm ». De tragedie van de « BERLIN » en het voorspel ervan verschijnt nu, bewerkt in een afzonderlijke uitgave, 65 jaar na de bittere strijd van het menselijk hart tegen onvoorstelbaar hard natuurgeweld.



## répertoire biographique





#### Addendum à la lettre A.

Pour ceux qui ont constitué un fichier de ce répertoire biographique et pour ceux que cela intéresse nous ajouterons à la lettre A, un duc d'Arenberg, que nous ne savions pas avoir été revêtu du titre d'Amiral, ne l'ayant jamais rencontré que sous son titre de duc d'Aerschot. Nous mettons en regard le cartouche d'une carte de la côte de Flandre qui lui fut dédiée.

**Philippe-François** (Prince de Ligne) **duc d'Arenberg et d'Aerschot** 1625-1674 (communiqué par Mr A. Scheurwegen)

Amiral Capitaine général de Flandre en 1660 1er duc d'Arenberg (par diplôme daté de Vienne 9 juin 1644) 7eme duc d'Aerschot, Chevalier de la Toison d'Or (1646). Grand Bailli (1663), Gouverneur de Valenciennes, Namur, Luxembourg etc. Seigneur des villes, terres et domaines d'Enghien, Hal, Braine le Comte etc. Baptisé à Ste Gudule le 30 juillet 1625, décédé à Bruxelles le 17 déc. 1674 et inhumé en l'église des Capucins.

**Guillaume de Blois**  
du Treslong  
c 1530-1594  
(BWI) (HM)

Capitaine de la flotte des Gueux.  
De la Maison des Comtes de Blois en France.  
Né aux environs de 1530 à Ten Briele où son père est Gouverneur et Bailli.



Il combat les Français et les Turcs, tant qu'il est au service de Philippe II. Son frère ayant été décapité à Bruxelles en 1568, Guillaume rallie Louis de Nassau et se bat à Heiligerlee et Jemmingen. Il rallie les Gueux de Mer en 1571, il cingle avec eux de La Rochelle vers Ten Briele où il sait son père absent avec une bonne partie de la garnison ; avec les Gueux et sous les ordres de Guillaume de la Marck ils investissent la petite place-forte et y arborent pour la première fois le pavillon d'Orange de Louis de Nassau, ce pavillon qui devint dès ce jour le pavillon de la naissante nation hollandaise.

De Blois est nommé par le Taciturne Capitaine Général de l'île de Voorn. Vers 1576 il est nommé Amiral de Zélande et à ce titre il devient Gouverneur de Dunkerque qui est tombée aux mains du Taciturne (24 août 1579).

Le Duc de Parme Alexandre Farnèse reprend Dunkerque en 1583. De Blois, accusé de n'avoir que mollement défendu la place, est destitué en 1585. (Le Taciturne vient d'être assassiné, l'on voit conspiration partout !)

La Reine d'Angleterre intercèda pour lui, afin qu'on instruisit rapidement son procès, mais ce n'est qu'en 1591 qu'un arrêt de la Cour de Hollande proclama son innocence.

Le titre de Lieutenant Grand Fauconnier de Hollande que lui octroya Maurice de Nassau en 1593 fut le témoignage public de sa réconciliation avec la maison d'Orange.

Blois mourut en 1594.

**Joannes De Beuf**  
(KA Coopman)

Capitaine de vaisseau de la flotte Royale à Ostende en 1658.

Commandait le « Jésus-Maria », Vice-Amiral en 1668. Mourut noyé dans le port de Vlissingen le 14 novembre 1668 et fut enterré dans l'église des Sœurs Noires.

**Guillaume de Brouwer**  
1693-1767  
(N5)

Capitaine marchand.  
Né à Ostende le 15 février 1693.

Il est un des plus célèbres capitaines de la Cie Royale et Impériale des Indes Orientales dite Compagnie d'Ostende. Fit de nombreux voyages vers les Indes et la Mer de Chine où étaient installés des comptoirs commerciaux belges. Eut plus d'une fois maille à partir avec des pirates Malais et Chinois et avait acquis auprès d'eux une réputation d'invulnérabilité légendaire.





Commandait en 1727 le « Marquis de Prié » et la « Ville de Gand ». A la dissolution de la célèbre Compagnie, il navigua vers la Chine pour le compte de la Cie Royale Danoise Asiatique et commanda le « Sleswig » (58 canons, 400 hommes d'équipage).

Devint Consul de Danemark à Bruges où il décéda le 4 octobre 1767.

#### **Maximilien de Hennin**

Comte de Boussu  
(HM) (VDM)

Avermaet : Les Gueux de Mer et la naissance d'une nation.

Amiral.

Nommé Amiral de Hollande puis des Pays-Bas par Philippe II en 1568, il commandait l'escadre de 26 vaisseaux qui escortèrent le convoi de plus de 100 marchands conduisant en Espagne Anne d'Autriche la fiancée du roi Philippe

II.

Il fut le premier Amiral de la flotte Royale à être opposé sur mer à la flotte des Gueux. Il fit d'Amsterdam sa principale base d'opérations d'où il tentait de contrecarrer les coups de mains que portaient les Gueux dans la Vlie, le Zuyderzee sur Enckhuyzen et Hoorn, allant les attaquer



dans l'Ems et au Dollaert où il se réfugiaient le plus souvent. Il ne cessa de réclamer des renforts au Duc d'Albe qui ne croyait pas au danger que pouvaient représenter ces rebelles montés sur quelques petits bateaux. Lorsqu'enfin en 1572 il put avoir 150 navires sous ses ordres, au premier combat qu'il eut contre la flotte protestante, commandée par l'Amiral Cornil Dierckzoon, les capitaines espagnols de son escadre prirent la fuite et le laissèrent seul combattre deux jours durant contre la horde des Gueux, accrochés à son navire « l'Inquisition ». Au soir du deuxième jour, ayant perdu presque tous ses hommes l'Amiral se rendit.

(12 octobre 1572).







# MAQUETTISME



# MODELBOUW



## NATIONALE WEDSTRIJD VOOR SCHEEPSMODELLEN

Voor de tweede maal wordt door de Vereniging der Staatszeeloodsen een nationale wedstrijd en tentoonstelling van zelfgebouwde scheepsmodellen ingericht.

Deze manifestatie zal doorgaan met de medewerking van het Stadsbestuur van Oostende in het Stedelijk Feestpaleis van 22 juni tot en met 8 juli 1973. Ingang vrij. Daar een groot aantal deelnemers wordt verwacht werd het aantal prijzen aanzienlijk uitgebreid.

De deelneming aan de wedstrijd is koste-

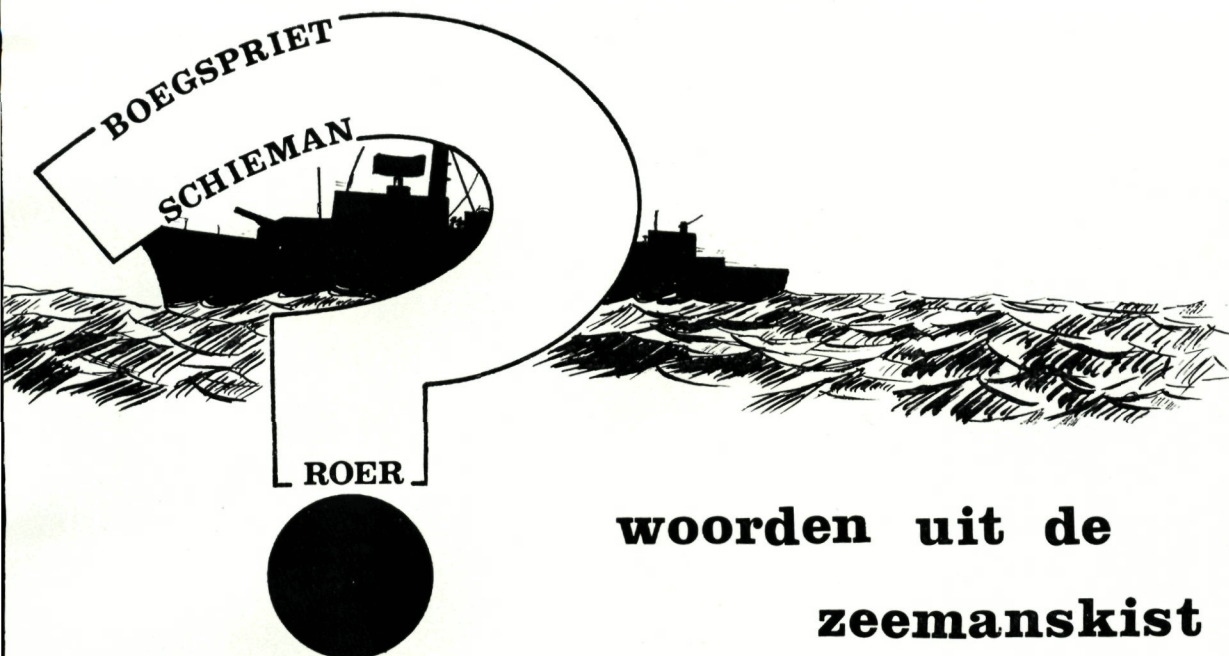
loos en voor de deelnemers die buiten de Oostendse agglomeratie wonen wordt een tussenkomst in de vervoersonkosten voorzien.

De beoordeling van de modellen werd toevertrouwd aan een deskundige jury uit de maritieme wereld.

Modellen die reeds in 1970 bekroond werden zullen eveneens - buiten wedstrijd - te zien zijn.

Modelbouwers kunnen nu reeds contact opnemen met de Vereniging der Staatszeeloodsen per adres van de Heer P. Mattheeuws, Karel de Goedestraat 2, 8200 Brugge.





## woorden uit de zeemanskist

### Van het LAPZALVEN tot het KLEDEN

Een van de uitgebreidste bewerkingen in de wereld van de **schiemman** is wel deze waarbij men bepaalde delen van het staande tuig tegen vocht en vuil wil beschermen. Dit zal het geval zijn met de ogen van een want, of de kraag van een stag, een oogsplits en zelfs de spanschroeven.

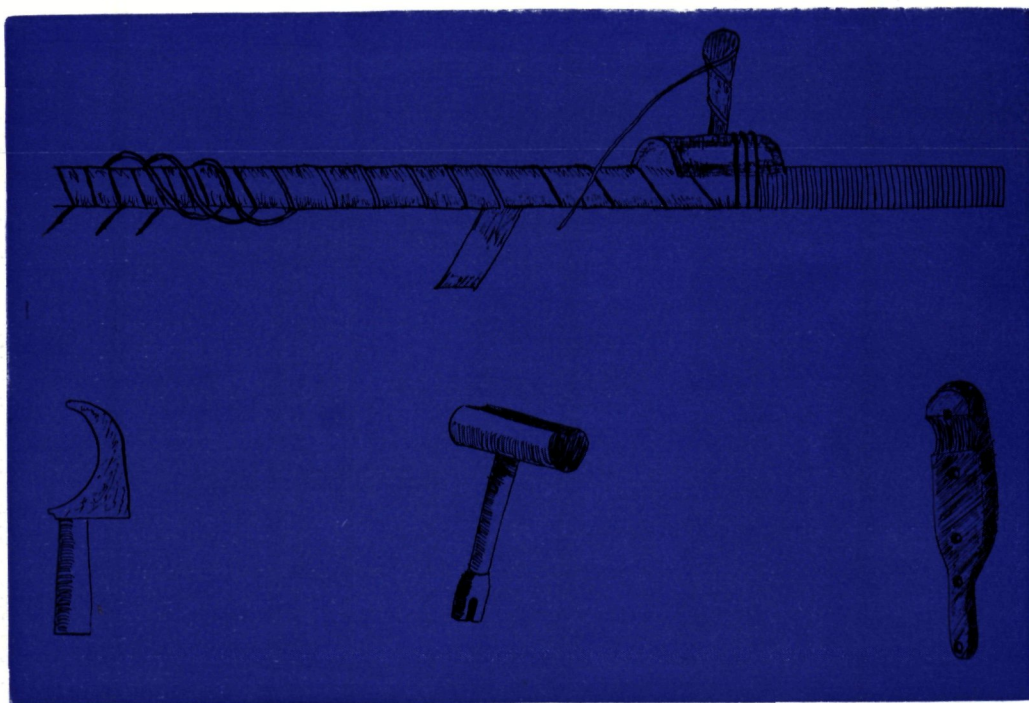
Het begint allemaal met het LAPZALVEN (Fr, GOUDRONNAGE ; Eng, TARRING ;) een bewerking waarbij het staaldraadtouw wordt ingewreven met rauwe lijnzaadolie (voor de goedkoopste wordt ook wel eens visolie of afgewerkte machineolie gebruikt). Oorspronkelijk bestond deze bewerking uit het inwrijven van het staande touwwerk met Zweedse teer - ook wel Stockholm teer genoemd -, waaruit dan ook de oorsprong van het Franse **goudronnage** en het Engelse **tarring** te verklaren is. Dit werd gedaan om het touwwerk tegen invloeden van water te beschermen en gebeurde met een dot **bruinwerk** - nu zou dat een dot **poetskatoen** zijn - of met de hand. Deze bewerking werd bij voorkeur op een zonnige dag uitgevoerd om het vlug drogen te bevorderen. Het gebruik van Zweedse teer verzwakt echter het touwwerk - door het inbranden van de teer -, verhoogt het gewicht en leent zich niet voor manillatouwwerk. In 1950 werd deze werkwijze vervangen door **rotproofing**.

Eens GELAPZALFD wordt het staaldraadtouw GETRENSD. Het TREZEN (Fr, CONGREER ; Eng, WORMING) is het in de **tieren** leggen van **huizing** - of **marlijn** - een dun 2-draadstouwwerk. In elke tier komt een lijn te liggen die door middel van een draaier wordt aangehaald - een draaier is een gewoon rond stuk hout waarmee de lijn kan dichtgezet worden. Hierdoor worden de dieren gesloten en wordt het staaldraadtouw gladder en ronder ; beter geschikt voor de daaropvolgende bewerking die het SMARTEN is.

SMARTEN (Fr, LIMANDER ; Eng, PARCELLING ;) bestaat uit het omwinden van het getrensd staaldraadtouw met stroken oud zeildoek die voorafgaandelijk met talkvet ingesmeerd werden. De breedte van een SMARTING is ongeveer gelijk aan de omtrek van het staaldraadtouw. Altijd wordt van onderen op GESMART, zodat de bovenste lagen over de onderste heenliggen en er geen water tussen de slagen in kan komen. Dit noemt AFWATEREND SMARTEN. Na het smarten wordt de smarting soms GEMARLD (Fr, FERLER ; Eng, TO MARL ;) . Hierbij wordt de smarting op regelmatige afstanden bezet met marlijn die er met MARLSTEKEN (Fr, DEMI-NOEUD DE FERLAGE ; Eng, MARLING HITCH ;) wordt opgelegd. Tenslotte komt dan het KLEDEN (Fr, FOURRER ; Eng, SERVING ;) , dat bestaat uit het geheel omwinden met **schiemansgaren** - een dun 3-draadstouwwerk -. Hiervoor gebruikt men een speciaal soort gereedschap, de KLEEDKUIL, (Fr, MAILLOCHE A FOURRER ; Eng, SERVING MALLET ;) ook wel KLEEDSPAAN, MOSKUIL of KLEEDHAMER genoemd. De slagen moeten bij het kleden naast elkaar liggen en aangebracht worden in een richting die tegengesteld is aan die waarin het staaldraadtouw geslagen is. WANTSLAG wordt dus links en KABELSLAG rechts gekleed.

**b. dreesen**





De richting waarin de opeenvolgende bewerkingen moeten gebeuren wordt in het hiernavolgend aardig Engels rijmpje gegeven :

WORM and PARCEL with the lay,

And SERVE your rope the other way ;

dat vrij vertaald als volgt luidt :

TRENS en SMART met de draazin

Maar KLEED het touw tegen slag in.

**Lapzalven, trensen, smarten, marlen en kleden** zijn een reeks bewerkingen die met de nodige zorg en handigheid moeten gebeuren. Deze kluif blijft dan ook meestal voorbehouden aan bevaren matrozen. Maar niet alleen als handwerk maar ook taalkundig is het een flinke hap.

**Lapzalven** is een oude Nederlandse term die oorspronkelijk gebruikt werd om het schoonmaken en het herstellen van een schip aan te duiden. Het eerste deel is waarschijnlijk afkomstig van **lappen** in de betekenis van oplappen of heroplappen.

**Trenzen** komt van **trens** dat ontstond uit het Spaanse **TRENZA** in de betekenis van vlecht, krans, slinger. Trenzen is dus « ineenvlechten ». In die betekenis wordt het ten andere nog gebruikt als men het heeft over het stoppen of het dichten van een gat in zeildoek.

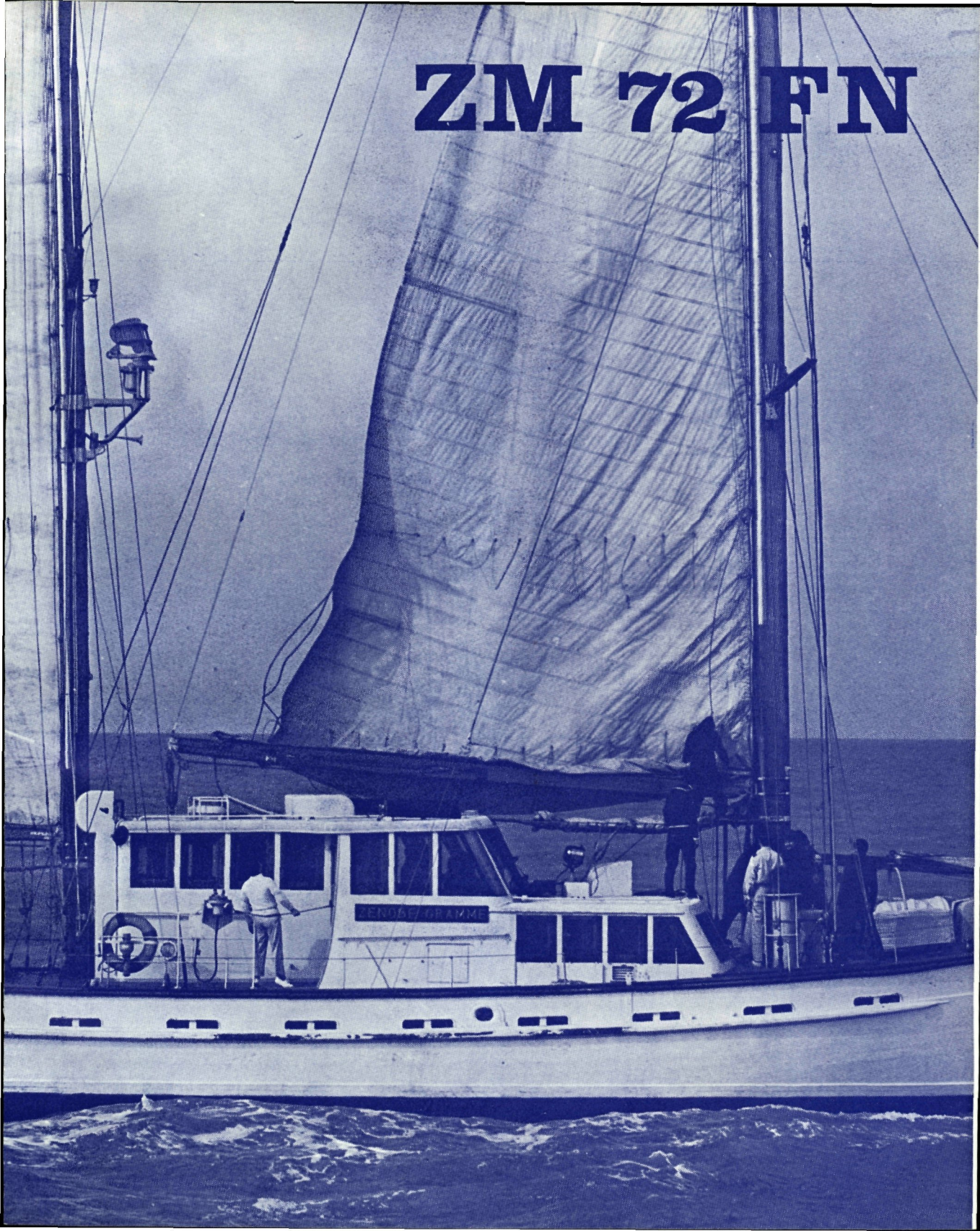
**Smarten** is ontstaan uit « smart » in de betekenis van « beschadiging door wrijving ». Smarten zou hier dus zijn « om het zeer - de wrijving - tegen te gaan.

**Marlen** ontstond uit binden met **MARLING** of **MARLIJN** een dun 2-draadstouwwerk. **MARLING** komt in het Nederlands reeds in 1593 voor - marlijn is een jonger woord - en is waarschijnlijk uit het oudnederlands **MARREN** = binden afgeleid. Onder invloed van het Nederlands ontstond het engelse **TO MARL**, het deense **MERLE**, het zweedse **MARLA** in de betekenis van « marlen » ; de zaaknaamwoorden frans **MERLIN**, engels **MARLINE**, deens **MERLING**, zweeds **MARLING** in de betekenis van **MARLIJN** ; alsook het franse **AMARRER** en **AMARRE** in de betekenis van meren en meertros.

**Kleden** heeft hier de betekenis « van een kleedsel voorzien », omwinden met zeildoek of schiemansgaren. Bekleden is voor deze bewerking niet gebruikelijk. Het wordt echter gebruikt om aan te geven dat een schip van een pantser of een metalen huid voorzien wordt.



**ZM 72 FN**





**RETROSPECTIVE DES ACTIVITES DE LA  
FORCE NAVALE BELGE  
ANNEE 1972**

L'année 1972 a présenté pour nos équipages 3.299 journées de mer soit plus de 25.000 heures de navigation. La flotte opérationnelle forte de 23 navires, a parcouru 197.112 nautiques (170.000 en 1971) et a fait escale dans 43 ports étrangers; nos marins ont participé à trois grandes manœuvres inter-alliées - Norminex - Strong Express - Spinning nut.

**PROTECTION DES INTERETS  
INTERNATIONAUX  
Garde-Pêche**

La marine a affecté en 1972 les navires de commandement et de soutien logistique, « GODETIA » et « ZINNIA » à cette mission. Ils ont effectué 6 campagnes de surveillance des pêcheries en mer du Nord et en mer d'Irlande soit 123 journées de patrouille effectuant 236 contrôles et prêtant une assistance technique. 8 pêcheurs dont 5 étrangers se sont vu dresser contravention. Toujours dans l'optique d'assurer la sécuritié des intérêts nationaux, notre marine a encore contribué activement en 1972 à l'étude des problèmes de lutte contre la pollution, par les hydrocarbures, des eaux portuaires et territoriales. Aidée par les hélicoptères elle est à maintes reprises intervenue pour combattre la marée noire.

Ainsi plus de 2 tonnes de produits spéciaux ont été déversés lors de 9 interventions. Deux navires étaient maintenus en permanence, prêts à intervenir, soit en mer, soit sur l'Escaut. Trois navires spécialement convertis ont été affectés à la prise d'échantillons des eaux et des fonds pour servir à l'étude et à la constitution du modèle mathématique de la mer du Nord entrepris par le comité interministériel de la politique scientifique. (CIPS) 247 missions ont été effectuées pour le compte de cet organisme.

**Démontage côtier**

En 1972 encore, le groupe de plongeurs-démonteurs ont effectué plus de 620 missions, neutralisé 3 mines marines, 1 torpille et 5 grenades de fond, détruit, détruit et neutralisé 21.756 kg d'engins explosifs datant des deux dernières guerres.

Ces mêmes hommes ont continué les missions de détection dans les ports de Zeebrugge et d'Ostende débutées en 1971 afin de permettre la continuation des travaux d'extension de ces ports et la construction de nouvelles darses; travaux rendus dangereux par la présence toujours incertaine de mines marines. Rappelons que ces zones avaient été minées par les Allemands en 1944 comme en témoigne la présence de torpilles et de bombes mises à jour à Ostende et dont la presse locale a fait mention dans ses colonnes; elles n'avaient pu être draguées car depuis elles s'étaient progressivement ensablées.

**RETROSPECTIEVE BESCHOUWINGEN OVER DE AKTIVITEITEN VAN DE  
BELGISCHE ZEEMACHT - JAAR 1972**

1972 vertegenwoordigde voor onze bemanningen 3.299 dagen op zee, wat meer dan 25.000 uren varen betekent.

De operationele vloot bestaande uit 23 schepen heeft 197.112 zeemijlen afgelegd (170.000 in 1971) en heeft 43 vreemde havens aangedaan; onze zeelui hebben aan drie grote inter-geallieerde manoeuvres deelgenomen: Norminex, Strong Express en Spinning Nut.



**BESCHERMING VAN ONZE NATIONALE BELANGEN**

**Visserijwacht**

De marine heeft in 1972 de kommando- en logistieke steunschepen « GODETIA » en « ZINNIA » aangewezen voor deze opdracht. Deze hebben in de Noord- en Ierse Zee zes visserijkruisvaarten uitgevoerd. In totaal vertegenwoordigde dat 123 patroilledagen op zee waarbij 236 controleopdrachten werden uitgevoerd; 8 vissers, waaronder 5 buitenlandse waren in overtreding.

Steeds met het oog op de vrijwaring van de nationale belangen heeft onze marine in 1972 actief deelgenomen aan de studie van de problemen die verband houden met de strijd tegen de oliebezoedeling in onze territoriale wateren en havens. Geholpen door onze helicopters werden 9 tussenkomsten uitgevoerd ter bestrijding van deze « zwarte plaag » langs de kust. Tijdens deze interventie werden meer dan 2 ton speciale producten gestort. Twee schepen werden voortdurend klaar gehouden om in te grijpen zowel op zee als op de Schelde.

Drie speciaal uitgeruste schepen werden ingezet om monsters te nemen van het zeewater.



**Kust-ontmijning**

Tijdens het afgelopen jaar hebben een groep duikers-ontmijners 3 zeemijnen ontdekt en geneutraliseerd. Daarenboven werden 21.756 kg explosieven geneutraliseerd daterende van WO I en II, tijdens meer dan 720 opdrachten.

Deze zelfde mensen hebben ook de in 1971 begonnen ontminingswerken in de havens van Oostende en Zeebrugge voortgezet teneinde de uitbreiding der beide havens toe te laten; de altijd onzekere aanwezigheid van zeemijnen maakte deze werken levensgevaarlijk.

Parallèlement aux tâches de détection des engins explosifs par nos démineurs nos navires, lors de croisières, ont immergé en Haute Mer plus de 50 T de munitions dangereuses, de produits toxiques des dernières guerres et de déchets radio-actifs.

Aide à la Marine de Commerce et de l'Etat

- les équipes de « détecteur-radar » ont assuré la veille de jour et de nuit aux postes radar du KRUSSCHANS et du ZANDVLIEDSLUIS, pour apporter par temps bouché, leur aide au pilotage du trafic sur l'Escaut.
- Des officiers et élèves des Marines Marchande et de l'Etat ont suivi au sein du Groupement Instruction et Entraînement de la Force Navale à Bruges un stage sur la conduite à tenir dans la lutte contre les incendies et les voies d'eau.
- Des instructeurs de la Force Navale ont été embarqués à bord du « ALBERTVILLE ». Ils ont été chargés des cours sur les transmissions, les mathématiques, la physique et l'électricité.
- Un officier a été mis à la disposition des autorités de la Marine Marchande afin de faciliter leur tâche de recrutement et de sélection des candidats-officiers.

Les bâtiments de servitude, les remorqueurs portuaires, ont apporté leur contribution notamment aux services de la Marine de l'Etat qui plus de 35 fois ont demandé leur intervention de jour comme de nuit, pour assister les Malles d'Ostende-Douvres, dans leurs manœuvres d'accostage et d'appareillage.

Grandes Croisières de représentation  
Le « ZINNIA » a effectué une croisière de représentation et d'entraînement qui l'a mené avec l'escadrille de dragueurs océaniques en Espagne et au Portugal. Puis avec les escadrilles de dragueurs côtiers en Finlande. Enfin en Afrique ou le « ZINNIA » a touché successivement Brest-Lagos-Boma - Le Cap - Abidjan-Dakkar et Tenerife.

Le « GODETIA » a effectué une croisière d'entraînement et de représentation en Méditerranée orientale où il a fait escale en Crète, à Beyrouth, Ismir et à Istanbul.

#### MATERIEL

##### Conversion :

Sur le plan technique remarquons notamment la conversion du dragueur océanique « ARTEVELDE » en MHO - Bâtiment Base pour plongeurs et de 3 MSI destinés à la lutte anti-pollution qui ont été munis de portiques. 1973 verra également se concrétiser l'étude et la mise en service du Poisson autopulsé PAP, le renouvellement des appareils UHF et VHF, conséquence des travaux entrepris en 1972.

#### LOGISTIQUE

Pour gérer nos moyens, les services de la Logistique ont collaboré avec les autres Forces pour uniformiser les procédures externes interforces ; la Force Navale s'est fait également représenter dans la Commission Consultative Permanente présidée par le chef d'Etat.

Herinneren wij eraan dat deze mijnen daar in 1944 werden gelegd door de Duitsers, waarvan de aanwezigheid van torpedo's en aldaar geplaatste bommen getuigen ; en waar de lokale pers reeds melding van maakte in haar kolommen ; zij konden niet ontmiind worden daar ze sindsdien steeds dieper in het zand drongen.

Naast deze taken in verband met het opsporen van ontploffingstuigen door onze ontmiinders, hebben onze schepen tijdens kruisvaarten meer dan 50 ton gevaarlijke munitie, toxische produkten en radioactief materiaal in volle zee gestort.

- Onze ploegen « radaristen-detectors » hebben dag en nacht bij de radarposten aan de KRUSSCHANS en ZANDVLIETSLUIS gewaakt om bij slechte zichtbaarheid het scheepvaartverkeer op de Schelde vlot te laten verlopen.
- Officiëren en leerlingen van de Koopvaardij en van de Staatsmarine hebben in de Groepering Opleiding en Training van de Zeemacht te Brugge deelgenomen aan een stage over brandbestrijding en schadebeperking aan boord.
- Aan boord van de « ALBERTVILLE » hebben wij instructiepersoneel ingescheept. De instructeurs waren belast met het geven van kursussen zoals verbindingsen, wiskunde, natuurkunde, mechanica en electriciteit.
- Ook werd een officier ter beschikking gesteld van de autoriteiten van de Koopvaardij teneinde er de problemen van rekrutering en selectie van kandidaat-officiëren te helpen oplossen.



#### Grote representatiekruisvaarten

De « ZINNIA » maakte een representatie- en trainingskruisvaart. Dit bracht haar samen met het 6de Eskader mijnenvegers in Spanje en Portugal. Daarna deed ze met het Eskader der kustmijnenvegers Finland aan, en tenslotte Afrika (Brest - Lagos - Boma - Le Cap - Abidjan, Dakkar en Tenerife).

De « GODETIA » maakte een representatie- en trainingskruisvaart in de Middellandse Zee, waar werd aangelegd in Creta, Beyrouth, Ismir en Istamboul.



#### MATERIAAL

##### Conversie

Op technisch gebied merken wij voornamelijk de verbouwing van de « ARTEVELDE » tot MHO-basissschip voor duikers en van 3 MSI bestemd voor de anti-pollutiëstrijd op.

Meer in detail hebben wij een begin gemaakt met de vervanging van de radar-toestellen : de verplaatsing van een Sonar AN-SQQ 14 en een plottafel aan boord van de « DUFOUR » en de « DE BROUWER », kontrakten voor nieuwe dieptemeters werden opgesteld.



Major Général ; elle y assure la coordination d'un groupe de travail inter-forces chargé de la tenue à jour des procédures générales et la définition des procédures particulières.

Des résultats se sont aussitôt concrétisés dans les domaines de gestion automatisées des équipements et dans les procédures particulières, propres à la Force Navale.

Un effort, de même, a été consenti en matière de déclassement par réforme : les Unités, les Corps et Groupements ont reçu des délégations très élargies.

## CONSTRUCTION

### Infrastructure

Modernisation, adaptation et construction de nouveaux locaux à Kallo (locaux Etat-Major), Bruges (magasins central), Oudelem (complexe NBCD), à la Marinekazerne Bootsman Jonsen (central téléphonique ; terrain de sports), au groupement logistique (dépôt gazoil ; magasins). La construction de la nouvelle base s'est poursuivie tandis que d'autres travaux débutaient, tels ceux des voies d'accès, des fondations du dépôt de gazoil, du corps de garde, de l'infirmerie et d'un hangar.

### Navires

1976 verra la livraison de la première des 4 frégates du type B72 devant nous être remises à intervalle de 6 mois.

Plusieurs contrats d'équipement militaire ont déjà été conclus depuis la signature de la convention. Ainsi le choix s'est fixé sur un système de conduite de tir néerlandais, le système d'armes français, un Sonar Canadien, un Sea-Sparrow, le Link Xray Terminal et les compas Sperry.

Pour la fin 1973, la commande de tous les équipements militaires et d'une partie des pièces de rechange et des munitions aura été passée.

## PERSONNEL

Personnel de la Force: au 1er. décembre 1972, le total des appointés se chiffrait à 2.841, celui des miliciens à 1.681 : un total de 4.522 pour 4.325 en 1971.

A ce nombre s'ajoutent encore 178 civils.

55 candidats sous-officiers pour 55 prévus ont été recrutés.

Le pourcentage du personnel embarqué peut se chiffrer à 25 % (1 % en plus qu'en 1971) soit 1 homme embarqué pour 3 hommes à terre.

Le souci du ministre étant de maintenir les frais inhérents au personnel dans la limite des 53 % du budget global de la Défense Nationale, il s'ensuit que la nouvelle répartition des effectifs de la Force Navale se ventilera comme suit pour 1973.

### Active

officiers	340
sous-officiers	1540
matelots de carrière	1050
miliciens (off-s/off-mat.)	1400

### Réserve

Quant à la réserve rappelons que conformément aux décisions prises par le ministre de la Défense Nationale, l'organisation de nouvelles sessions de cours et épreuves pour les candidats Capitaine de Corvette de réserve est suspendue et que jusqu'à ce jour 300

In 1973 zullen we de studie en de in gebruikstelling van de PAP, de vis met de zelfaandrijving, zien, de vernieuwing van de UHF en VHF toestellen, als gevolg van de werken begonnen in 1972.



## LOGISTIEK

Om onze middelen te beheren hebben de Logistieke diensten samengewerkt met de andere machten teneinde de externe Inter-machten procedures uniform te maken, de Zeemacht heeft zich eveneens laten vertegenwoordigen in de Bestendige Consultatieve Raad onder voorzitterschap van de Chef van de Generale Staf ; zij verzekert er de coördinatie van een inter-machten werkgroep belast met het bijhouden van de algemene- en de bepaling van de bijzondere procedures.

Op het gebied van het geautomatiseerd beheer der uitrustingen en bijzondere procedures eigen aan de Zeemacht, hebben de resultaten een vaste vorm aangenomen.

Eveneens werd een inspanning geleverd in het domein van de deklassering door buitenomloopstelling of door afdanking : Eenheden, Korpsen en groeperingen hebben meer uitgebreide bevoegdheid hieromtrent gekregen.



## CONSTRUCTIE

### De infrastructuur

Modernisatie, aanpassing en het bouwen van nieuwe lokalen in Kallo (Staf-gebouw), Oedelem (NBCD-complex), Brugge (centraal magazijn), in de Marinekazerne Bootsman Jonsen (telefooncentrale, sportterrein), in de Logistieke groepering (gasoil depot, magazijnen) werd aan de verdere uitbouw van het tijdok, alsmede van het eigenlijk kwartier, aanleg van het wegennet, fundaties en omkuijing gasoildepot, en ruwbouw van het wachtklokaal, infirmerie en bergplaats een begin gemaakt.

## Schepen

Sinds de ondertekening van de Conventie werden meerdere kontrakten voor militaire uitrusting reeds afgesloten.

Tot op heden werd reeds een definitieve keuze gemaakt voor het nederlandse vuurleidingssysteem, de Canadese Sonar 505, de NAVO-Seasparrow, de Link Xray Terminal, het Franse wapensysteem en de kompassen Sperry.



## PERSONEEL

Het vast kader telde op 1 december 1972 : 2.841 man, samen met de miliciens erbij hetzij 1.681, dit geeft ons een totaal van 4.522 tegen 4.325 in '71. 178 burgers komen er nog bij.

55 kandidaat Onder-Officiëren werden gerecruteerd van de 55 voorzien.

Het percentage van het ingescheepte personeel bedroeg 25 % (1 % meer dan in '71) hetzij 1 man aan boord voor 3 in de walinstelling.

Gezien het oogpunt van de Minister die de personeelskosten binnen de 53 % van het globale budget van Landsverdediging te houden, zal de nieuwe indeling van de Zeemacht er als volgt uitzien :

officiers de réserve se sont dégagés des 1540 existants. Il est cependant à remarquer que 4466 journées de rappel (8430 en 1971) ont eu lieu en 1972.

Dans le domaine social signalons qu'au mois de septembre, les Associations d'Officiers, de Sous-officiers et des Caporaux et Soldats ont été reconnues, chacune en ce qui les concerne, comme syndicat représentant le personnel militaire.

La rémunération du personnel militaire a retenu également l'attention puisque le 1er avril 1972, elle a été revue sur base des accords de la programmation sociale et suivant les échelles connues par tous.

Ajoutons-y encore que l'Arrêté Royal du 20 octobre 1972 accorde au personnel militaire une allocation pour prestations de service accomplies le samedi, dimanche ou jour férié.

## AKTIEF

Officiers	340
Onder-Officiers	1.540
Beroepsvrijwilligers	1.050
Dienstplichtigen (off. o./off. en mat.)	1.400



## RESERVE

Aangaande het reservekader en overeenkomstig de door de Minister van Landsverdediging getroffen beslissingen, werd de organisatie van nieuwe kursussen en eksamens voor kandidaten Korvetkapitein opgeschort. Tot nu toe hebben 300 reserveofficiers van de 1.540 bestaanden zich al teruggetrokken.



SQUAD 218  
MSI « HUY » et « SERAING » à la base navale d'Ostende.



SQUAD 218  
« Exercice de prise en remorque ». Cliché « Sonar ».

### LE SQUAD 218-2

Périodes d'entraînement :

MSI « SERAING » :

12 weekends

2 périodes de manœuvres

MSI « HUY » :

4 weekends

1 période de manœuvres

(MSI « HUY » commissionné le 1er SEP 72).

Nombre de miles parcourus :

MSI « SERAING » :

3.056 miles

MSI « HUY » :

1.279 miles

Nombre de journées de rappel effectuées : 585 jours.

Nombre :

d'officiers embarqués (Pont) 14

d'officiers d'E/M (Tech/Serv.) 18

de sous-officiers embarqués 7

de sous-officiers d'Admin. 1

de matelots embarqués 23

de matelots d'Admin. 2

En plus de la croisière avec le SQ 219

en Allemagne et en Hollande, le MSI

« SERAING » a participé aux manœuvres

avec le SQ 219 en mai 72.

### ASSOCIATION

#### D'ANCIENS ET AMICALES

Rendons également hommage aux « An-

cients » de la Force Navale. Groupés en

Er valt evenwel op te merken dat 4.466 wederoproepingsdagen hebben plaats gehad in 1972.

Op sociaal gebied valt er op te merken dat in de loop van de maand september de Beroepsverenigingen voor Onder-officiers en officieren, korporaals en soldaten erkend werden als vakbond ter vertegenwoordiging van het militair personeel. De bezoldiging van het militair personeel heeft eveneens de aandacht weerhouden vermits zij op 1 april '72 herzien werd op basis van akkoorden in het kader van de sociale programmatie, volgens weddeschalen door iedereen gekend. Voegen wij er nog bij dat het Koninklijk Besluit van 20 oktober '72 een vergoeding toestaat voor prestaties verricht op zaterdag, zondag of feestdag.



## VERENIGING VAN OUDGEDIENDEN

Gegroepeerd in 13 gewestelijke verenigingen hebben zij zich onbaatzuchtig gewijd aan de organisatie van verschillende manifestaties in verscheidene steden van het land, met het doel onze marine beter te laten kennen bij het publiek en de rekrutering te stimuleren.



13 sections régionales, ils se sont dévoués sans compter, organisant de nombreuses manifestations dans plusieurs villes du pays, pour mieux faire connaître notre marine auprès du public et simuler le recrutement. Bon nombre d'autorités civiles font appel à ces mêmes anciens pour les aider à stimuler l'esprit maritime et montrer l'importance d'une marine pour le pays.

#### RELATIONS PUBLIQUES

Visite de navires étrangers :

136 navires étrangers ont fait visite aux ports belges dans la proportion suivante :

Pays-Bas	58 navires
Allemagne	22
U.K.	22
France	20
U.S.A.	5
Espagne	2

Italie, Danemark, Argentine, Portugal, Brésil, Canada chacun 1 navire.

Visiteurs belges à nos navires et bases: 2040 personnes et 63 groupes ont pu bénéficier d'une visite assortie d'un tour en mer à bord d'une de nos unités ; 2774 visiteurs ont en 93 groupes été enregistrés pour les bases et services dépendant du Groupement Opération.

Croisières Exposition dans les eaux intérieures :

La vedette « LIBERATION » a effectué une tournée d'information au sujet de la Force Navale qui l'a menée à Hasselt, Oudenaarde, Kortrijk, Deinze, Wetteren, Dordrecht, Nijmegen, Krefeld, Duisburg, Maastricht, Halle, Marchienne au pont, Thuin, Dinant, Waulsort, Andenne, Genk, Herentals, Antoing, Mons, Geel.

Een groot aantal burgerlijke autoriteiten deed eveneens een beroep op die zelfde oudgedienden om de maritieme geest te helpen stimuleren en het belang van een marine voor het land aan te tonen.

#### PUBLIEKE RELATIES

##### Bezoek van buitenlandse schepen

136 vreemde schepen hebben de Belgische havens bezocht, respectievelijk

58 Nederlandse
22 Duitse
22 Engelse
20 Franse
5 Amerikaanse
2 Spaanse

Italië, Denemarken, Argentinië, Brazilië en Canada elk 1.

##### Belgische bezoekers aan onze schepen en bases

2.040 personen en 63 groepen hebben kunnen gebruik maken van een bezoek en een rondvaart aan boord van één van onze eenheden.

2.774 bezoekers (in 93 groepen) worden ingeschreven voor de bases en de diensten afhankelijk van de groepering « operaties ».

##### Rondvarende tentoonstelling in de binnenwateren

De vedette « LIBERATION » heeft een informatierondreis gemaakt. Ze deed daarbij volgende steden aan : Hasselt, Oudenaarde, Kortrijk, Deinze, Wetteren, Dordrecht, Nijmegen, Krefeld, Duisburg, Maastricht, Halle, Marchienne au Pont, Thuin, Dinant, Andenne, Genk, Herentals, Antoing, Mons, Geel.



#### WOLKEN

Van kim tot kim  
jagen wolken als witte zwanen  
komen en gaan, rusteloos zoekend  
naar hun eindeloos doel.  
De avond kleurt ze rood en vermiljoen  
en duwt ze onder de zon.  
Een gouden baan,  
dovend tot koninklijk purper  
wordt grauw.  
Van kim tot kim  
trokken wolken als witte zwanen  
tot de avond de droom van één ogenblik bracht.  
En de ontgoocheling.  
Een zwarte sliert  
streept om een fluwelen horizon.

M.V.



chronique  
FN  
kroniek  
ZM







Le Commodore J.P. Van Dyck.

## LE NOUVEAU CHEF D'ETAT-MAJOR DE LA FORCE NAVALE

Le Commodore J. Van Dyck, qui a été désigné à la date du 1er avril 1973 en qualité de chef d'Etat-Major de la Force navale belge, succédant ainsi au commodore Lurquin, est né le 29 août 1919 à Anvers.

Après avoir terminé en 1939 ses humanités anciennes au Collège Saint Jean Berchmans à Anvers, il suit les cours de l'Ecole Supérieure de Navigation en qualité de Cadet de la 32e Promotion. Il reçoit sa formation à bord du navire école « MERCATOR » et obtient le brevet d'aspirant officier au long cours.

En mars 1941, il s'engage à la Royal Navy. Après avoir suivi les cours au Royal Naval

College à Greenwich et à l'Ecole d'Artillerie de Chatham, il sert à bord de plusieurs navires de guerre britanniques avec le grade de Sub-lieutenant RNR (Royal Navy Reserve). Il prend part à des convois dans l'Atlantique, au fameux raid de Dieppe et à des opérations de dragage de mines en mer du Nord.

Promu lieutenant RNR en juin 1942, il participe notamment à des engagements contre les sous-marins ennemis entre l'Islande et Scapa Flow et au débarquement en Normandie.

Le 1er février 1946, il passe à la Force Navale belge avec le grade de lieutenant de vaisseau et sert à bord de différentes unités de notre Marine.

Commandant de l'Ecole Nautique à Bruges et du navire-école « DUFOUR », il est nommé en 1953 capitaine de corvette.

Chef d'Etat-Major du Commandement Maritime d'Ostende en 1955, il commande ensuite, à partir de 1957, le TNA « KAMINA » et est promu capitaine de frégate un an plus tard.

A l'issue des cours au « Royal Navy Staff College » à Greenwich et au « Tactical School » à Woolwich, le capitaine de frégate Van Dyck est affecté à l'Etat-Major de la Force navale où il occupe d'importantes fonctions.

En 1960, au cours de l'opération « Camoëns » au Congo, il remplit les fonctions de chef d'Etat-Major du « Task Group » naval comprenant le « KAMINA », quatre frégates, quatre vedettes et des navires auxiliaires.

Le capitaine de frégate Van Dyck commande à partir de juin 1961 le Centre de dragage à Ostende et devient en 1962 chef d'Etat-Major adjoint BENELUX auprès du Commandant de la sous-zone BENELUX de la Manche à Den Helder, aux Pays-Bas.

A la tête du Commandement Maritime d'Ostende et commandant du Groupement Opérationnel de la Force Navale, il est promu au grade de capitaine de vaisseau le 26 décembre 1964.

En février 1968, il rejoint la Grande-Bretagne où il remplit les fonctions de Deputy Chief of Staff (Plans) auprès du Commandant en Chef Allié de la Manche à Northwood.

Promu au grade de commodore en juin 1970, il est désigné deux mois plus tard comme inspecteur général de la Force Navale belge. Depuis le 1er avril 1973, le Commodore Van Dyck exerce les hautes fonctions de chef d'Etat-Major de la Force Navale.

## Afscheid Commodore L. LURQUIN



Le Commodore L. Lurquin.

**Een marine maakt men noch zonder geloof noch zonder trots. Geloof in haar nut, in haar superioriteit, in haar overlevingskansen, in de vriendschap eveneens die zij smeedt onder de leden van eenzelfde bemanning. Trots tenslotte, om dit mooi beroep te mogen uitoefenen, trots om het marineuniform te mogen dragen.**

**Dit geloof in deze trots zijn onontbeerlijk om onze Zeemacht voort te laten bestaan. Even onontbeerlijk als de centen die het land aan zijn verdediging ter zee wil besteden.**

Dit was de boodschap die Commodore L. Lurquin, tijdens zijn afscheid, het afscheid aan de « ouwe », zoals hij zei, uitsprak in de Mess onderofficieren te Oostende, waar een afvaardiging van de gehele Zeemacht, bestaande uit alle graden en functies, officieel van hem afscheid nam.

Commodore J. Van Dyck, de nieuwe stafchef, was de tolk van al het zeemachtpersoneel, om in een opgemerkte en met fijne humor doorspekte toespraak Commodore Lurquin te danken en hem een gepast afscheidsgeschenk aan te bieden.

## COMMODORE L. LURQUIN, EEN MARITIEME CARRIERE

Commodore Lurquin werd geboren te Turnhout. Hij liep college bij de Jesuïeten en is dan naar de Zeevaartschool in Antwerpen getrokken. In 1929 werd hij ingescheept aan boord van het schoolschip « MERCATOR ». Op tien jaar tijd heeft hij in 1939 zijn kapiteinsdiploma behaald. Bij het uitbreken van de oorlog was hij aan boord van het passagiersschip « LEOPOLDVILLE ». Als navigatie- en geschutsofficier heeft hij deelgenomen, aan boord van de « LEOPOLDVILLE », aan grote convoien naar het Midden-Oosten, Noord-Amerika en IJsland. Er waren gewoonlijk zo een 2 à 3.000 mensen aan boord, meestal Engelsen en Polen. Zo werd het 8ste Engelse leger, dat later onder het bevel stond van Maarschalk Montgomery, en het Poolse leger van General Anders naar het Midden-Oosten gebracht. In 1942 is hij dan aan wal gestapt. Hij moest ergens in Zuid-Engeland schepen ombouwen voor het toenmalige Ministerie van Koloniën.

In 1943 heeft hij dan, als vrijwilliger, het Royal Naval College gevolgd te Greenwich. Van het college is hij aan boord gestapt van de eerste « GODETIA » als torpedo-officier. Op dat schip heeft hij dan de oorlog leren kennen vanuit een maritiem standpunt. Hij heeft de U-boten achternagezet en de convoien geëscorteerd in de Atlantische Oceaan en de Middellandse Zee. Hij heeft deelgenomen aan de « Dover patrol » en de landing in Normandië. Het was een harde tijd.

Na een cursus te hebben gevolgd voor het demagnetiseren van schepen is hij in 1944 te Antwerpen beland. Tot 1946 heeft hij in de Metropool de zeevaartcontroledienst geleid.

Ondertussen werden door Commodore Timmermans en door hemzelf lange onderhandelingen gevoerd, wat uiteindelijk leidde tot het ontstaan van de Zeemacht. Dankzij Generaal Baron de Greef, werd de Zeemacht ingelijfd bij Landsverdediging en kreeg ze een statuut.

Veel schepen waren er nog niet. Een paar houten Engelse mijnenvegers, de MMS, een oude loodsboot, « BOOTSMAN JONSEN », de « BREYDEL », eigenlijk een museumstuk, en de « ARTEVELDE » die nooit gevaren heeft, want er was geen volk.

Met die mijnenvegers werd onze kust dan van mijnen gezuiverd, wat voor de staat een miljoenenbesparing was, want geen enkele



marine kon dit doen voor de prijs waarvoor de eigen marine het heeft gedaan.

Na de oorlog moest de koopvaardij terug tot volle ontplooiing komen. De vaargeulen moesten mijneenvrij zijn. De vaarroutes moesten ingekort worden. De wrakken dienden opgeruimd. De kuststrook moest van explosieven gezuiverd worden... Er was meer dan werk genoeg.

Daarna kwamen de Algerines. Het waren zeer efficiënte schepen. Onze marine ging oefenen bij onze noorderburen, die een zeer knappe marine hebben. De regelmenten zijn boven gekomen. De « vrijbuiters » stierf langzaam uit. De Belgische marine kreeg stilaan vorm. In het kader van het plan voor wederzijdse hulpverlening werden hypermoderne en gloednieuwe mijnenvegers gekregen van de Amerikanen. Een marine die er mag zijn werd opgebouwd. Ze heeft een solide reputatie in het buitenland. Het heeft haar misschien een zeker superioriteitsgevoel gegeven gedurende enkele jaren, ten overstaan van de rest van de wereld.

De mooiste tijd die Commodore Lurquin heeft doorgebracht bij de Zeemacht, was als Commandant van een schip. Vooral aan de « KAMINA » heeft hij goede herinneringen. (Wie van de « anciens » heeft géén herinneringen aan de « KAMINA » ?). Het was geen mooi schip, maar een goed schip. Er was relatief veel comfort aan boord. Er werden mooie reizen gemaakt : Congo, Noord- en Zuid-Amerika en Azië. Reizen maken is zeer belangrijk voor een marine. Het zijn de reizen die de marinegeest maken. Men krijgt er een brede visie door. De zeewind blaast de kerktorengeest uit het hoofd... en het is toch belangrijk voor een mens om een bredere horizon te hebben. Het is precies daarom dat zelfs de kleinste Zeemachtschepen een jaarlijkse zomerkruisvaart doen... De wereld leren kennen is belangrijk voor een marineman.

Het heeft de Commodore wel wat gedaan toen hij voor de laatste maal aan boord stapte van de « KAMINA ». Dan is hij nog Commandant geweest van verschillende schepen. Hij heeft ook goede herinneringen bewaard aan zijn laatste bevelvoering van de Algerine « DE BROUWER ». Daarmee is hij naar Congo gevaren. Ver van huis en van de bazen moest hij veel initiatief nemen. Hoe dikwijls gebeurde het niet in Zaïre dat hij instructies kreeg toen alles reeds gebeurd was. Voor een zeeman zijn dat goede momenten.

In 1960 is hij dan definitief aan wal gestapt. Hij is dan eerst maritiem Commandant geworden van Oostende, dan is hij een stafcursus gaan volgen in Engeland en vervolgens werd hij maritiem Commandant in Antwerpen.

Op een zekere verlofdag zat hij van de zon te genieten in Spanje, en kreeg hij bericht dat hij onmiddellijk naar Brussel moest komen. Daar werd hij tot Stafchef van de Zeemacht benoemd. Dat is nu ongeveer tien jaar geleden.

En dan : Commodore zijn ? Eerst en vooral moest er een kaderwet komen, want er was te weinig volk om het werk te doen. Het Commando in Antwerpen moest nieuw leven ingeblazen worden. De basis te Nieuwpoort diende vergroot te worden. Nieuwe schepen dienden gebouwd. Dit waren zijn zorgen in de voorbije jaren. De « GODETIA » en de « ZINNIA » werden gebouwd, en nu wordt er al een 6 à 7 jaar gewerkt aan de plannen van de escorteurs. Zijn escorteurs ! Binnenkort zal de kiel van het eerste schip gelegd worden.

Hij is eveneens de oprichter en eerste voorzitter van de v.z.w. Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, deze vereniging waarin nog té weinig zeemacht mensen zijn aangesloten. Deze vereniging die door de aard van haar sociaal karakter haar activiteiten niet over de daken schreeuwt.

Zonder sentimenteel te gaan doen - dit past niet voor zeelui... - durven we toch zeggen dat wij Commodore Lurquin - onze « ouwe » zullen missen !

## LES ADIEUX DU COMMODORE L. LURQUIN

Commodore, Messieurs,

Le cadeau qui m'a été remis ce jour, au nom de vous tous, me touche énormément.

Il a été choisi et est offert pas des marins à un marin qui s'en va. Mon sac est fait. La maquette de cette embarcation de pêche y occupera une place de choix.

Je vous remercie de tout cœur pour ce geste ; soyez mon interprète auprès de ceux qui n'ont pu être présents ici ce jour.

Dans quelques jours je vous quitterai après avoir été avec vous pendant toute l'existence de notre Force Navale, et après avoir eu l'honneur et le privilège de diriger celle-ci pendant près de dix ans.

Le temps est inexorable. Comme la terre finit par se profiler après une longue traversée, l'âge de le retraite finit par apparaître au bout d'une carrière.



Il est d'usage de laisser un message en partant.

Le mien sera court.

**Une marine ne se fait ni sans foi ni sans fierté.**

**La foi en son utilité, en sa supériorité, en sa survie, en l'amitié aussi qu'elle forge entre les membres d'un même équipage. La fierté ensuite d'exercer ce beau métier, la fierté de porter l'uniforme de marine.**

**Cette foi et cette fierté, il faut que vous les possédiez pour continuer à faire vivre notre Force Navale.**

**Ces deux qualités sont aussi nécessaires que les deniers que la nation veut consacrer à sa défense sur mer.**

Notre Force Navale est la 4<sup>ième</sup> marine que la Belgique indépendante a créée. Mes prédécesseurs lui ont donné des assises solides. Je me suis efforcé de mettre en route un programme d'investissements importants. Commodore Van Dyck, la barre est désormais entre vos mains, je suis sûr que vous menerez la Force Navale à bon terme. Il me reste finalement à vous remercier tous. Tous vous avez été mes collaborateurs. Sans votre confiance et votre dévouement nous ne serions pas arrivés au point où la Force Navale se trouve aujourd'hui. Un grand mérite vous revient.

Merci de tout cœur et bonne chance.

C'est en ces termes que mardi dernier, le Commodore Lurquin, Chef d'Etat-major de la Force Navale durant presque dix ans, a pris congé des trois grands groupements de notre Marine.

C'est le Commodore Van Dyck qui a souhaité la bienvenue au Commodore Lurquin à la Base navale d'Ostende ; avec les Commandants des trois groupements ils sont montés à bord du A961 « ZINNIA » qui a pris le large aussitôt.

C'est en mer que le Commodore Lurquin a pris congé de la flotte opérationnelle. Une heure après le départ, le Chef d'Etat-major sortant a passé en revue les navires de notre Marine au nord du banc de Wenduine.

Ensuite le « ZINNIA » rentra au port où le Commandant du navire remit au Commodore Lurquin la marque distinctive « Chef d'Etat-major de la Force navale » que le navire avait portée ce jour. De là, le Commodore Lurquin s'est rendu à la caserne de marine

Bootsman Jonsen. Dans son allocution il a déclaré : « Si le Groupement Opérations est chargé d'exécuter toutes les missions qui incombent à une marine, sa préoccupation principale a toujours été de faire le maximum avec le peu dont il dispose. Il concrétise en cela la devise de la Force navale « Non multa sed multum ». Depuis la création de la Force navale, ce Groupement s'est effectivement acquitté de toutes les tâches qui lui ont été assignées. Ces tâches ont d'ailleurs été aussi nombreuses que diverses, souvent peu spectaculaires tandis que d'autres, hélas ! ont coûté des vies humaines. Toutes ont été accomplies avec la volonté de prouver que la Force navale avait sa place dans la panoplie des moyens de défense de la Belgique, aux côtés des Forces terrestres et aériennes. Il ne faut surtout pas oublier que c'est aussi sa tâche de défendre notre pays et la liberté de ses habitants. Cette liberté dont nous apprécions si peu les bienfaits mérite d'être défendue contre toute ingérence étrangère. Notre marine constitue un des éléments de cette défense. Elle est en outre la raison de votre activité professionnelle.

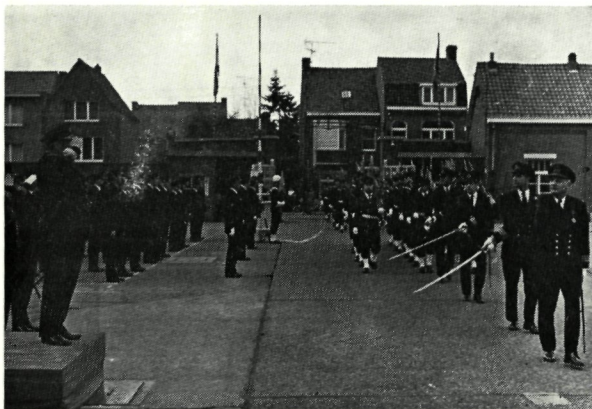
» Cette double motivation doit constituer à mon sens une raison valable pour vous donner la foi dans l'avenir de notre Force navale. Ces brèves paroles constituent le message que je désire vous laisser en vous quittant. Souvenez-vous - en de temps en temps, je ne vous en demande pas plus, pour le bien de notre marine et du personnel de ce Groupement.

» Je vous remercie encore une fois pour l'accueil que vous m'avez réservé et vous quitte en vous souhaitant à mon tour bonne chance ».

Le Chef d'Etat-major s'est ensuite rendu au mess des sous-officiers où un cadeau lui a été remis au nom de toute la Force Navale en présence d'une délégation des officiers, sous-officiers, premiers matelots, matelots et du personnel civil de la Force navale. En lui remettant ce cadeau, une maquette, d'un bateau de pêche d'Ostende du siècle dernier, tous les membres de la Force navale souhaitent à leur Commodore une « bonne traversée ».



# Commodore L. LURQUIN nam



Op 26 maart nam COMIENAV afscheid van de Commodore.



In druk gesprek met Jan-Baptist Dreesen, over « den goede oude tijd... ».



De betrekking met de burgerlijke autoriteiten waren steeds opperbest. Hier mocht de Commodore een geschenk ontvangen van de heer VAN MAELE, Burgemeester van Brugge.



Vanzelfsprekend bleef ook Oostende niet achter, voor een bijna voltallige gemeenteraad, bracht Burgemeester PIERS een verdiende hulde aan de Commodore.

Bij de Logistieke Groepering te Oostende.



CPV. Van Schoonbeeck, Commandant Logistieke Groepering overhandigt een herinnering aan de « KAMINA », aan de Commodore.





# afscheid van de ZEEMACHT



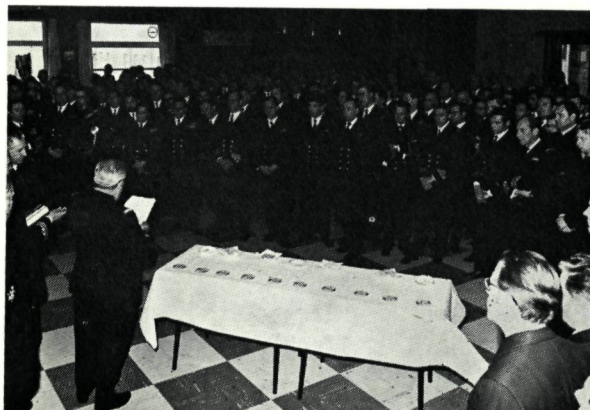
Commodore L. Lurquin nam afscheid van de vloot.



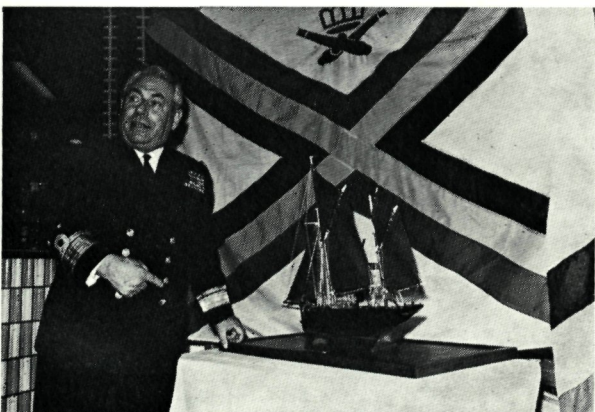
In gesprek met Commodore J.P. Van Dyck, zijn opvolger en Kapitein ter Zee Geluyckens, Kommandant Groepering Operaties.



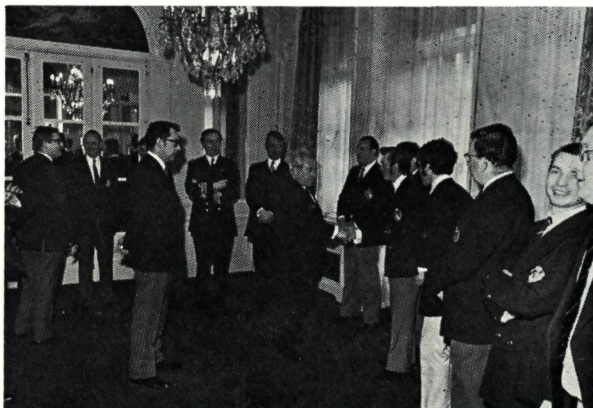
Au moment du départ, le Commodore reçoit des mains du CPF (BEM) Marin Commandant le « ZINNIA » « Marque du Chef d'Etat-Major » laquelle a flotté durant toute la parade.



Op 27 maart, tijdens een receptie in de mess onderofficieren, nam de gehele Zeemacht afscheid van den « ouwe » een ontroerend ogenblik voor velen.



La maquette du bateau de pêche 147 - Léon type Smack (1918-1931) modèle unique exécuté à la main, et d'après plans par un modéliste expert de la côte, souvenir de la Force Navale à son Chef...

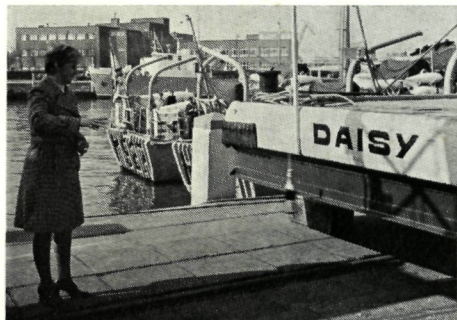


Les Associations d'anciens de la Force Navale, également, ont voulu une dernière fois remercier le « Patron » et lui témoigner leur reconnaissance. Plus de quinze Associations des Anciens de la FN, émanant de tous les coins du pays, étaient représentées, samedi 24 mars, à l'Hôtel Excelsior, rue Royale à Bruxelles pour saluer le départ du Commodore L. Lurquin.

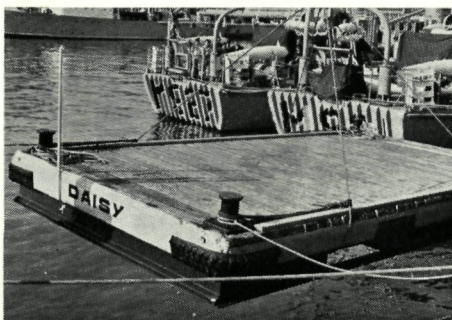


## Daisy, Nieuwe Zeemachtenheid te water gelaten...

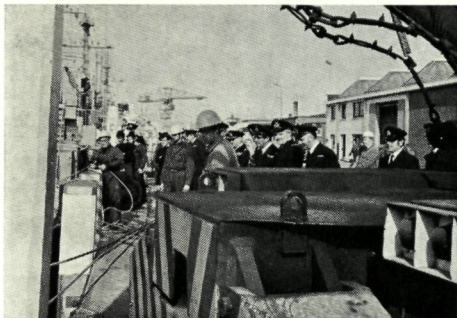
Onder een stralende zon, werd op 30 maart jl., (neen, beste lezer niet op 1 april, dus géén aprilvis) op de Logistieke Groepering het « vlot DAISY » te water gelaten. Meter was de charmante Hoofdklerk, Mevrouw Daisy Gilon - De Meersman.



Met een elegante zwaai, liet Mevrouw De Meersman deskundig de fles « schuimwijn » op de boeg neerkomen.



Heel voorzichtig werd toen de « DAISY » te water gelaten door de specialisten van de Logistieke Groepering.



Heel wat belangstelling, ook Kapitein ter Zee Van Schoonbeeck, Commandant Logistieke Groepering, was aanwezig.



Zoals alle gelukkige meters ging Daisy De Meersman kwistig rond met het doopsuiker.



En dan maar gelukwensen...



en feliciteren...



## AKTUALITEITEN ZEEMACHT ACTUALITES FORCE NAVALE

### 118e FLOTTIELJE OPNIEUW SAMEN

Begin maart jongstleden kwamen de gewezen strijdmakkers van de 118e flottielje te Oostende bijeen. Dit treffen, nu reeds voor de vierde opeenvolgende keer, was vanzelfsprekend een uitstekende gelegenheid om nogmaals de vele herinneringen uit de vergeethoek op te diepen. Onder de aanwezigen bemerkten wij o.m. Commodore Petitjean, destijds bevelvoerder van deze flottielje die het Engelse Harwich als basis had. In de mess van de onderofficieren van de Kazerne Bootsman Jonsen had een receptie en banket plaats waaraan nagenoeg vijftig personen deelnamen. O.m. een Oostendenaar die echter sedert jaren in Engeland woont maar die niettemin ieder jaar de verplaatsing onderneemt.



Le 18 septembre de l'année dernière, durant les exercices OTAN « STRONG EXPRESS », nous parvient la pénible nouvelle de la disparition du Quartier-Maitre Guy VAN HOOFF, au cours d'un exercice de plongée, au large de la Côte-sud de l'Angleterre.

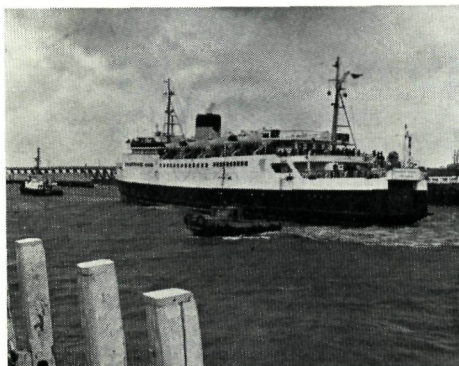
La dépouille mortelle du Quartier-Maitre Guy VAN HOOFF fut retrouvée le 11 mars dernier sur la plage entre KINXWEAR et BRIXHAM.

Elle fut rapatriée le jeudi 15 mars. Une cérémonie militaire eut lieu en présence de la

famille du défunt, à l'arrivée du corps à la Base Aérienne de KOKSIJDE, cérémonie au cours de laquelle la Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold II, accordée à titre posthume au Quartier-Maitre, Guy VAN HOOFF, fut remise par le Commodore J. VAN DYCK.



Oude vrienden van de « BOOTSMAN JONSEN »... een praatje over de goeie oude tijd.



Op 2 april jl. was een van onze Staatspakketboten in moeilijkheden - onmiddellijk sprong een Zeemachtssleper in de bres.



### HERMIS SODALES OP DE « WEEK VAN DE MATROOS »

Op woensdag 7 februari 1973 om 20.00 u. was er een sportavond voorzien in de Bootsman Jonsenkazerne ter gelegenheid van de

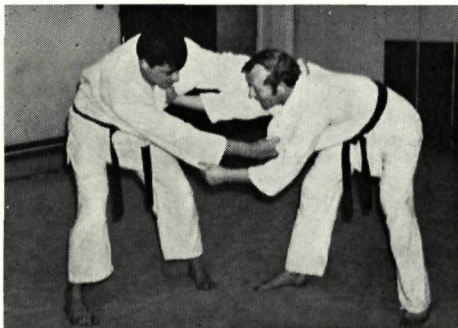


« Week van de Matroos ». De Judoclub van Hermis Sodales (de vereniging van de Verbindingen van de Zeemacht) was samen met Judokring Stene-Oostende tegenwoordig voor een ontmoeting. De karate afdeling van Hermis Sodales zorgde voor een boeiende demonstratie.

De Karate afdeling van Hermis Sodales (van IMR Caster Julien) werd gedemonstreerd door Pol Duribreux en enige leerlingen. Hoofdzakelijk ging het over hoe en waar en wanneer de slagen en stampen dienden toegebracht. Een kleine wedstrijd gaf een verduidelijking van het eerst gedemonstreerde. Daarna kwam de apotheose voor de matrozen, gezien Pol Duribreux enige dakpannen in een slag doorbrak, wat meteen een ovatie liet los barsten in de zaal. De zaal zat bomvol met matrozen en sympathisanten en ook de jongens van de «Ibis» waren tegenwoordig op die Sportavond.

Aan stemming ontbrak het niet, want de matrozen zorgden er voor dat bij de Judokas van Hermis Sodales gesteund werden. De ganse zaal leefde mee met de wedstrijden, want na 4 kampen was de stand 20-17 in het voordeel van de Hermis jongens, zodat de laatste kamp de doorslag moest geven. Het werd tenslotte een nederlaag voor de jantjes, doch alles verliep sportief. De wedstrijden werden geleid door de Heer Lauwers Hubert, Nationaal scheidsrechter, terwijl de Heer Goethals Roger zorgde voor de tijdopname en puntenoptelling.

Vóór de aanvang van de wedstrijden werden de ploegen voorgesteld door de Heer De-poorter George, Voorzitter van Judokring Stene-Oostende en tevens Ere-Kapitein ter Zee.



Links Willy Coucke, rechts Eerste Meester Vanslambrouck.

De ploegen bestonden uit volgende judoka's:

Voor Hermis Sodales : Werbrouck Willy, Declerck Roger, Eyckmans Karel, Debacker Alex en Vanslambrouck Gilbert, als reserven had men Robbe Jose, Meersseman Willy en Crous André (wat er op wijst dat er geen gebrek was aan kandidaten bij Hermis Sodales).

Voor Judokring Stene-Oostende : Fiers Franky, Malengier Ronny, Mol Armand, Coucke Willy en Van Eycken Robrecht.

De uitslagen :

Werbrouck (H.S.) (blauw) verliest van Fiers (blauw) met waza-ari.

Declerck (H.S.) (groen) verliest van Malengier (bruin) met ippon.

Vanslambrouck (H.S.) (zwart) wint van Coucke (zwart) met ippon.

Eyckmans (H.S.) (blauw) wint van Mol (bruin) met ippon.

Debacker (H.S.) (blauw) verliest van Van Eycken (zwart) met ippon.

Wat de uiteindelijke uitslag bracht op 20-27 voor Judokring Stene-Oostende.

Vóór de aanvang van de wedstrijden werden er tussen de verschillende judokas schildjes uitgewisseld als herinnering voor de ontmoeting, terwijl er na de voorstelling nog een versnapering stond te wachten in de bar onderofficieren van de kazerne.

Langs deze weg danken de Judokas nogmaals de CDT Segart, de OSC IMC Desmet en de Sportofficier IMC Boussin voor de goede organisatie.



## MET PENSIOEN

Heel wat officieren, onderofficieren en beroepsvrijwilligers hebben de laatste maand de Zeemacht verlaten. Wegens plaatsgebrek kunnen wij daar in dit nummer niet over uitwijden. Zeker komen wij in ons nr. 2/1973 daarop terug en beperken ons hier tot enkele personen die bij de « anciens » zeker een herinnering oproepen. Eerst en vooral *Commodore L. Lurquin*, waarover wij in dit nummer uitgebreid geschreven hebben. Luitenant ter Zee 1e Kl. Ghysel, meer dan 20 jaar bij de Logistieke Groepering, 1MC. Goossens, 1MC. Duponcelle, 1ste Matroos Vanderhaegen en dan met voortijdig pensioen 1MC. Leon Decoster - ja beste lezer, de man van Neptunus - 1MC. Pierre Declerck, de vlijtige sekretaris van de v.z.w. Hulpbe-toon in de Zeemacht. De tijd vliegt snel...

## BEZOEK VREEMDE SCHEPEN VISITES NAVIRES ETRANGERS

De Nederlandse 341ste Mijnenbestrijdingsdivisie bestaande uit HrMs « ROERMOND » en HrMs « DRUNEN » bracht een routinebezoek aan de haven van Oostende van 12 tot 16 februari 1973.

De divisie stond onder het bevel van Luitenant-ter-Zee 2e Kl. R. VAN DER GIESSEN aan boord van HrMs « ROERMOND ».

### **Eigenschappen :**

(volgens Jane's Fighting Ships)

Verplaatsing :

417 Ton

Afmetingen :

149,8 x 28 x 6,5 voet

38

\* \* \*

De Jager « BOUVET » en de Escortescheppen « BALNAY » en « LE BASQUE » van de Franse Marine brachten een routinebezoek aan de haven van Gent van 19 tot 21 februari 1973, ter gelegenheid van de « Corvette de l'Ecole Militaire de la Flotte ».

Kapitein-ter-Zee DEYERE, Commandant van « Ecole Navale et Ecole Militaire de la Flotte », bevond zich aan boord van de « BOUVET ».

Korvetkapitein LE BARS, « Directeur des Etudes de l'EMF », 8 Officieren, 51 Adelborsten, 5 Onderofficieren en 6 Kwartiermeesters waren ingescheept.

### **Eigenschappen :**

(volgens Jane's Fighting Ships)

« BOUVET »

(Kapitein-ter-Zee ROULLEAUX - DUGAGE)

Verplaatsing :

3850 Ton

Afmetingen :

421,3 x 42,6 x 18,3 voet

Bemanning :

18 Officieren, 70 Onderofficieren, 187 Kwartiermeesters en matrozen.

« BALNY »

(Fregatkapitein CAPOUL)

Verplaatsing :

1950 Ton

Afmetingen :

338 x 37,8 x 14,1 voet

Bemanning :

10 Officieren, 48 Onderofficieren, 117 Kwartiermeesters en matrozen.

« LE BASQUE »

(Korvetkapitein FAIVRE)

Verplaatsing :

1795 Ton

Afmetingen :

325,8 x 33,8 x 13,5 voet

Bemanning :

9 Officieren, 38 Onderofficieren, 88 Kwartiermeesters en matrozen.

\* \* \*

Het Indisch Patrouillevaartuig « INS ANJADIP » bracht een niet-officieel bezoek aan de haven van Antwerpen van 21 tot 26 februari 1973.

Het schip stond onder het bevel van Kapitein R.P. BHALLA NM.

### **Eigenschappen :**

Verplaatsing :

1200 Ton

Afmetingen :

Lengte 250 voet

Diepte 18 voet

Bemanning :

7 Officieren en 120 matrozen.

\* \* \*

De Britse Geleide Wapen Destroyer HMS « BRISTOL » bracht een routinebezoek aan de haven van Antwerpen van 24 tot 26 februari 1973.

Het schip stond onder het bevel van CAPTAIN RD MACDONALD C.B.E. R.N.

### **Eigenschappen :**

(volgens Jane's Fighting Ships)

Verplaatsing :

6.750 Ton

Afmetingen :

507 x 55 x 22,5 voet

Bemanning :

33 Officieren, 400 Onderofficieren en matrozen.

\* \* \*

De Britse Kustmijnenveger HMS « LA LES-TON » brecht een routinebezoek aan de haven van Brugge van 16 tot 21 maart 1973. Het schip stond onder het bevel van Lieutenant Commander PARRY I.R.J. - R.N.

### **Eigenschappen :**

(volgens Jane's Fighting Ships)

Verplaatsing :

425 Ton

Afmetingen :

153 x 28,8 x 8,2 voet

Bemanning :

4 Officieren, 5 Onderofficieren en 20 matrozen.



De 1ste Nederlandse Mijnenbestrijdingsflottielje bestaande uit de Mijnenbestrijdings-squadron 11 (HrMs « BEILEN », HrMs « BOXTEL » en HrMs « BRESKENS »), alsmede de Mijnenbestrijdingsdivisie 141 (HrMs « VEE-RE » en HrMs « DOKKUM ») en de Mijnenbestrijdingsdivisie 121 (HrMs « VAN VER-SEDAAL », HrMs « ZOMER » en HrMs « VANDERWEL ») bracht een niet-officieel bezoek aan de haven van Gent van 16 tot 19 maart 1973.

De flottielje stond onder het bevel van Kapitein-Luitenant ter Zee F. BERTIJN.

De gezamenlijke bemanning omvat 29 Officieren, 23 Onderofficieren en 169 manschap-  
pen.

#### Eigenschappen :

(volgens Jane's Fighting Ships)

HrMs « BEILEN », HrMs « BOXTEL » en HrMs « BRESKENS »

Verplaatsing :

384 Ton

Afmetingen :

144,7 x 27,9 x 7,5 voet

HrMs « VEE-RE » en HrMs « DOKKUM »

Verplaatsing :

417 Ton

Afmetingen :

149,8 x 28 x 6,5 voet

HrMs « VAN VERSEDAAL », HrMs « ZOMER »  
en HrMs « VANDERWEL »

Verplaatsing :

169 Ton

Afmetingen :

99,3 x 18,2 x 5,2 voet

\* \* \*

De 3de Nederlandse Mijnenbestrijdingsflottielje bestaande uit HrMs « ROERMOND », HrMs « DRUNEN », HrMs « GEMERT », HrMs « GIETHOORN », HrMs « BEEMSTER », HrMs « BORNE », HrMs « MAHU », HrMs « LACOMBLE » en HrMs « HOUTEPEN » bracht een routinebezoek aan de haven van Oostende van 26 tot 29 maart 1973.

De flottielje stond onder het bevel van Kapitein-Luitenant ter Zee E. FRAZER aan boord van de HrMs « ROERMOND ».

#### Eigenschappen :

(volgens Jane's Fighting Ships)

HrMs « ROERMOND », HrMs « DRUNEN », HrMs « GEMERT » en HrMs « GIETHOORN »

Verplaatsing :

417 Ton

Afmetingen :

149,8 x 28 x 6,5 voet

Bemanning :

38.

HrMs « BEEMSTER » en HrMs « BORNE »

Verplaatsing :

384 Ton

Afmetingen :

144,7 x 27,9 x 7,5 voet

Bemanning :

37.

HrMs « MAHU », HrMs « LACOMBLE » en HrMs « HOUTEPEN »

Verplaatsing :

169 Ton

Afmetingen :

99,3 x 18,2 x 5,2

Bemanning :

12.

### ASSOCIATION D'ENTRAIDE F.N. VERENIGING VOOR HULPBEToon IN DE Z.M.

Tijdens een intieme receptie aangeboden door Commodore J. Van Dyck, nieuwe voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon, aan de dames en heren medewerkers van het bal- en tombolakomitee, sprak de voorzitter volgende « speech » uit :

Mesdames, Messieurs,

Au nom de l'Association d'Entraide de la Force Navale, je tiens à vous remercier de votre présence, qui ne fait que confirmer l'intérêt que vous portez à nos activités. Les 1317 présences au dernier bal, ainsi que plus d'un demi million de bénéfice, résultats jamais atteints les années précédentes, ne font que prouver votre incessante volonté de coopération.

Het is niet mogelijk iedereen persoonlijk te danken of te citeren ; graag maak ik echter een uitzondering voor iemand die zich reeds jaren heeft ingezet voor ons bal en voornamelijk voor de tombola, en die we dit jaar, wegens de tragische omstandigheden die U allen kent, hebben gemist... Mevrouw Andrée Flahaut.

Het succes van de tombola - 1500 prijzen - hebben we hoofdzakelijk te danken aan de hier aanwezige dames, die zich gedurende maanden ingezet hebben om een dergelijke oogst aan prijzen samen te krijgen. Zij hebben gedurende maanden vrienden, relaties en voornamelijk winkeliers onder druk gezet om deze prijzenregen te realiseren.

Er is meer: Het initiatief om een solidariteitsactie in de schoot van de Zeemacht te organiseren en de eigen fabricatie van een groot aantal geschenken bracht meer dan 800 prijzen op. Namens de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, mijn hartelijke dank aan het tombolacomité.

Ook de mensen van het balcomité verdienen hier beslist een woord van lof: de muziekkapel van de Zeemacht die ons trouw jaarlijks te dans geleidde; het kader dat reeds jaren instaat voor de regeling van het verkeer: de marinepolitie; de mensen van de erehaag, de ploeg IRP die zorg draagt voor de versiering van de zaal, zij die zorgen voor de planten, voor de dansvloer, de verkoop van het programmaboekje, de kaartenverkoop, de reservatie enz... Aan hen allen, mijn hartelijke dank.

Je m'en voudrai de ne pas ajouter un mot spécial de remerciement à l'adresse du secrétariat du bal, qui malgré son transfert de dernière minute à Oostende, a accompli un travail de titan.

Het volgende galabal gaat door op vrijdag 1 februari 1974. Dient het gezegd, dat ik, als nieuwe voorzitter van de vereniging, hoop op uw medewerking te mogen rekenen!



#### **BELANGRIJKE ADRESWIJZIGING**

Vanaf heden wordt het sekretariaat van de v.z.w. VERENIGING VOOR HULPBETOON IN DE ZEEMACHT overgebracht naar Nieuwpoortsteenweg 20a, 8400 Oostende, telefoon (059) 783.67.

Tijdens de diensturen is de sekretaris 1MC. E. Van Haverbeke eveneens te bereiken op de redaktie van ons tijdschrift Neptunus, Produktiewerkplaatsen ZS1/IRP, Marinekazerne Bootsman Jonsen, te Oostende. Tel. (059) 814.02, toestel 389.

\* \* \*

#### **IMPORTANT CHANGEMENT D'ADRESSE**

A partir de ce jour, le secrétariat de l'a.s.b.l. ASSOCIATION D'ENTRAIDE DE LA FORCE NAVALE est transféré au Nieuwpoortsteenweg 20a, 8400 Oostende, tél. (059) 783.67.

Le secrétaire, 1MC. E. Van Haverbeke, peut également être contacté, pendant les heures de service à la rédaction de Neptunus, Ateliers de production ZS1/IRP, Marinekazerne Bootsman Jonsen à Ostende. Tel. (059) 814.02, extension 389.

## **RESERVE OFFICIEREN OFFICIERS DE RESERVE**

### **COMPTE-RENDU DU XVème CONGRES DES O.R.F.N., tenu le 24-2-1973, au Cercle Prince**

#### **Albert à Bruxelles**

Le Président National, CPC (Rés.) Raymond BECHET, souhaite la bienvenue aux congressistes et présente le conférencier, CPF VERHEYDEN, qui traite le rôle de la réserve dans l'avenir.

L'orateur aborde le sujet sous trois angles et en premier lieu sous celui des EXIGENCES DE LA DEFENSE. Notre pays n'a pas les moyens de promouvoir une politique isolée dans ce domaine et s'est intégré dans une alliance. Pour la réserve, le problème est d'être prêt, déjà en temps de paix, à agir opérationnellement dès le début des hostilités. Le pays doit être informé sur l'utilité de ses moyens de défense.

En second lieu, quel est LE PROGRAMME GOUVERNEMENTAL ?

Celui-ci prévoit une réserve régionale encadrée par des officiers volontaires, la suppression progressive des sursis, la réduction du temps de service et un seul fils par famille soumis à l'obligation militaire. Des emplois techniques ne pourront plus être occupés par du personnel de réserve.

Enfin, quelle est, par rapport à sa mission, LA POLITIQUE DE LA FORCE NAVALE VIS-A-VIS DE LA RESERVE ?

La réserve est structurée en deux échelons. Le premier est destiné à l'activation immédiate des navires qu'il faut rendre opérationnels dans les plus brefs délais.

Une seconde réserve auxiliaire est requise en renfort pour les services de la première. Globalement, l'Armée dispose de 38.000 officiers de réserve, pour 13.000 emplois. La Force Navale en compte 1.500 pour 700 postes.

Le Ministre de la Défense Nationale a décidé le dégagement des officiers subalternes et la suppression des examens de CPC (Capitaine de Corvette). Une cinquantaine d'officiers ont été dégagés en première phase; en second lieu, environ 250 officiers comptant 15 ans d'ancienneté et ayant renoncé à l'avancement. Troisièmement, la durée des obligations militaires sera ramenée à 8 ou 5 ans.



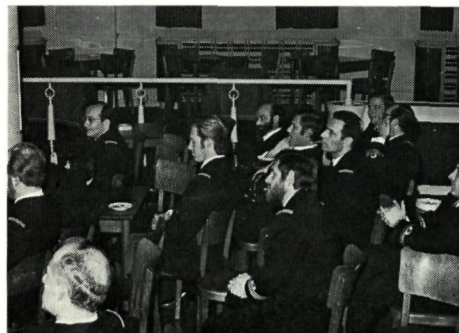
Deux éléments vont influencer l'avenir de la Force Navale : la nomination d'un nouveau Chef d'Etat-Major et la dotation de navires d'escorte. La mission se différencie de celle du déminage qui était exclusive jusqu'à présent. Le niveau de recrutement de personnel ne pourra plus être inférieur à celui des humanités.

En conclusion, l'orateur ne pense pas qu'on puisse se restreindre à une Armée professionnelle, bien que la Force Navale soit une arme particulièrement technique.

A la suite de cet exposé, une discussion animée fait apparaître une profonde opposition à plusieurs aspects des réformes projetées, notamment la réduction à 8 ou 5 ans de la durée des obligations militaires et la suppression des sursis. Ces 2 mesures priveraient la Force Navale de personnel ayant une formation universitaire, ôteraient à celui-ci toute motivation et empêcheraient le squad-218 de fonctionner.



Fregatkapitein Verheyden en Nationaal Voorzitter Bechet.



De aanwezige reserveofficieren volgen met veel aandacht de debatten.

## VERSLAG VAN HET XVe CONGRES DER R.O.Z.M., gehouden op 24-2-1973 in de « Cercle Prins Albert » te Brussel

De Nationale Voorzitter, CPC (R.) Raymond BECHET, verwelkomt de congressisten en stelt de voordrachtgever, CPF VERHEYDEN voor, die spreekt over de taak van de reserve in de toekomst.

Spreker verdeelt het onderwerp in drie punten :

Ten eerste : DE VEREISTEN VAN DE DEFENSIE. Ons land beschikt niet over de middelen om een eigen politiek te voeren in dit domein, en heeft zich geïntegreerd in een bondgenootschap. Het probleem voor de reserve is paraat te zijn, en dit reeds in vredetijd, teneinde operationeel te kunnen optreden, reeds van bij het begin der vijandelijkheden. Het land dient te worden ingelicht omtrent de noodzaak van de defensiemiddelen.

Ten tweede : WAT BEHELST HET REGERINGSPROGRAMMA ?

Dit voorziet een regionale reserve, bijgegaan door officieren-vrijwilligers, de progressieve afschaffing van uitstel, de vermindering van de dienstdaag en militaire dienstplichtigheid van slechts één zoon per familie. De technische taken mogen niet meer door reserve personeel bezet worden.

Ten laatste : WELKE POLITIEK VOERT DE ZEEMACHT TEN OVERSTAAN VAN DE RESERVISTEN, rekening houdend met hun opdracht ?

De reserve is samengesteld uit 2 echelons. De eerste is bedoeld tot de onmiddellijke aktivering van schepen die op de kortst mogelijke tijd operationeel in orde moeten gebracht worden. Een tweede, bijkomende reserve, is vereist ter versterking van de diensten van eerstgenoemde.

Globaal genomen beschikt het leger over 38.000 reserve-officieren, dit voor 13.000 taken. De Zeemacht telt er 1.500 voor 700 taken.

De Minister van Landsverdediging heeft tot het afvloeien van de lagere officieren besloten, alsmede de afschaffing van de examens voor Korvetkapitein. Een 50-tal officieren werden reeds in een eerste fase ontzet ; in een tweede ongeveer 250 officieren met 15 jaar anciënniteit, die aan hun bevordering verzaakten. Ten derde wordt de duur van de militaire verplichtingen teruggebracht tot 8 of 5 jaar.

Twee elementen zullen de toekomst van de Zeemacht beïnvloeden : de benoeming van

een nieuwe Stafchef en de dotatie van fre-gatten. De opdracht onderscheidt zich van deze der ontmijning, die tot op heden de hoofdtak van de Zeemacht was. Het aan-wervingsniveau van het personeel mag niet meer beneden dit van humaniora liggen.

Tot besluit denkt spreker niet dat men zich mag beperken tot een beroepsleger, of-schoon de Zeemacht een uiterst technisch wapen is.

Als gevolg van deze uiteenzetting komt tij-dens een levendige discussie een grondig verzet naar voren tegen verschillende as-pekten van de voorgestelde hervormingen ; nl. het terugbrengen op 8 of 5 jaar van de militaire verplichtingen en de afschaffing van het uitstel. Deze twee maatregelen zou-den de Zeemacht beroven van universitair gevormd personeel, aan hen alle motivatie ontnemen, en de werking van het Squad-218 dwarsbomen.



#### SOCIAL EVENTS

##### « SPLICE THE MAIN BRACE »

##### 10ème Bal de Gala des Officiers de Réserve de la Force Navale

Le samedi 24 mars 1973, dans le cadre ma-ritime du Terminal-C.M.B., au quai 214 des bassins, s'est déroulé le bal de gala annuel des officiers de réserve de la Force Navale, section d'Anvers. Ce bal très animé, conduit par l'excellent orchestre de Johnny Kay, était agrémenté d'une grande tombola gra-tuite qui fit de nombreux heureux.

Le thème de cette année, puisé dans la tradition séculaire de la Royal Navy, dont la Force Navale est issue, a certainement con-tribué à l'entrain général. En effet, l'ordre « **Splice the main brace** » était autrefois donné à bord des navires de Sa Gracieuse Majesté Britannique dans des occasions ex-ceptionnelles, soit après un travail très lourd, ou lorsque les équipages s'étaient particulièrement distingués au cours d'une bataille navale : cet ordre consistait dans la distribution d'une double ration de rhum. Aussi, pour récompenser leurs fidèles « équipages », les OR/FN avaient-ils décidé d'offrir, pour le dixième anniversaire de leur bal, et avec tout le cérémonial d'usage - y compris la cloche de bord et le sifflet de manœuvre - une double ration de rhum à tous les invités présents.

Cette soirée, qui se distingue toujours par une atmosphère familiale et bon enfant, et cependant haute en couleurs grâce aux uni-formes rutilants des officiers de toutes ar-mes, les toilettes de soirée des dames et surtout, les seyants uniformes de « Marinets », des hôtes, était rehaussée par la présence de nombreuses personnalités, par-mi lesquelles nous citerons le Commodore Lurquin, chef d'Etat-Major de la Force Nava-le, le Colonel Lismont, commandant a.i. de la 2e Circonscription, le sénateur F. Boey, le Colonel Turlot, Commandant de la Gendar-merie Anvers-Limbourg, Mr. Fisher, Consul-Général des EU d'Amérique, ainsi que de nombreuses autres personnalités du monde maritime et militaire. Signalons également la présence de délégations d'officiers des marines américaine, française, hollandaise et allemande.

R.P.

## OUDGEDIENDEN ZEEMACHT ANCIENS DE LA FORCE NAVALE

#### A.B.A.F.N.

Association Bruxelloise des Anciens de la Force Navale

#### B.V.O.Z.M.

Brusselse Vereniging der Oudgedienden bij de Zeemacht

16.12.72

#### REUNION TRIMESTRIELLE DE L'UNION NATIONALE DES ANCIENS DE LA FORCE NAVALE A BRUXELLES

Réunion importante en présence du CPC Mathieu puisqu'il s'agissait de discuter dif-férents points et de prendre une décision en ce qui concerne notamment

- une nouvelle formule d'embarquement an-nuel des anciens.
- la nouvelle dénomination de l'Union qui deviendra l'Association Nationale des An-ciens de la Force Navale avec pour consé-quence l'abandon progressif par les diffé-rentes associations régionales de leur dé-nomination actuelle au profit de celle d'Association Nationale des Anciens de la Force Navale, section de Bruxelles, sec-tion de Liège etc.



- l'adoption du modèle de crest mis au point par l'A.B.A.F.N., dont la disposition permet l'incorporation d'un signe distinctif régional.

- la mise au point des premiers éléments d'un programme national :  
février : bal annuel de la Force Navale à Ostende.

mars : congrès national à Bruxelles.

mai : régates de baleinières au port de Bruxelles « Challenge DUFOUR ».

Etaient représentées, les sections de Mons, de Gand, de Louvain, de Couvin, de Liège, de Namur et de Bruxelles dont le local servait de lieu de réunion. S'était fait excuser la section d'Ourthe-Amblève.

LA ROYAL NAVY A BRUXELLES

JANVIER 1973

La Grande-Bretagne est entrée officiellement au Marche Commun le 1er janvier 1973 et a aussitôt délégué la Royal Navy au port de Bruxelles, capitale de la Communauté, pour célébrer l'événement.

L'A.B.A.F.N. ne pouvait demeurer insensible à pareille visite !

Bien qu'il prévenue tardivement, ce qui l'em-

pêcha d'organiser quelque chose en faveur des équipages - elle offrit de remettre son crest à chacune des 5 unités britanniques annoncées : trois FPB, les HMS « CUTLASS », « SCIMITAR » et « SABRE », deux dragueurs de mines du type TON, assez proche de la classe MSC, les HMS « GLASSERTON » et « WOTTON ». Ces navires s'amarrèrent au quai de Heembeek du vendredi 12 au mardi 16 janvier.

La délégation A.B.A.F.N. fut très cordialement accueillie à bord le samedi matin, fit une visite guidée d'une unité de chaque type et fut ensuite reçue par le Lt Cdr UPTON. A l'issue d'un drink très sympathique, l'A.B.A.F.N. échangea son crest avec les cinq navires. Une fois de plus se confirmèrent ainsi les liens particuliers qui unissent la Royal Navy et la Force Navale, dont les plus anciens n'oublient pas qu'ils porteront l'uniforme britannique dans les premières années de la FN.

Quant au public il envahit littéralement les 5 unités au cours des deux après-midi « open door ».



## ereabonnements - abonnements d'honneur

Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège  
Monsieur le Ministre de la Défense Nationale  
Monsieur Cammaert, Aumonier en Chef  
(HON.)

De Commodore J.P. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht

Le Commodore e.r. Lurquin, Oostende  
Luitenant-Generaal Raemaekers, Oostende  
Le Commodore e.r. Robins, Laeken  
Le Commodore e.r. Petitjean, Dilbeek  
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Ceulemans  
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Van Waesberghe, Oostende

Le Capitaine de Vaisseau e.r. Béatse, Auderghem

Le Capitaine de Vaisseau Poskin, Bruxelles  
Le Capitaine de Vaisseau Schlum A., Loppem  
Le Capitaine de Frégate Liénart J.C., Oostende  
Le Capitaine de Frégate (R) Bourguignon, Ambassade de Belgique à Madrid

Le Capitaine de Frégate (R) Loze, Oostende  
Fregatkapitein (R) Van Avermaet, Deurne

Fregatkapitein (R) Willems, Wilrijk  
Fregatkapitein (R) De Cooman, Antwerpen

Le Capitaine de Frégate (R) Ludwig, Bruxelles  
Fregatkapitein (R) Planchar, Antwerpen

Le Capitaine de Frégate Hutse, Oostende  
Le Capitaine de Frégate (R) Mertens G., Macon

Fregatkapitein (R) Demortier, Oostende  
LtKol (R) Wauters, Temse

Le Capitaine de Corvette (R) Leveau, Linkebeek  
Le Capitaine de Corvette (R) Velghe, Bruxelles

Fregatkapitein (R) Herremans, Stene  
Le Capitaine de Frégate (R) Gillet, Bruxelles

Fregatkapitein (R) Van Hoof, Merksem  
Korvetkapitein (R) Verrees, Turnhout

Le Capitaine de Corvette Segaert V. Oostende  
Le Capitaine de Corvette (R) Delgoffe, Schilde

Korvetkapitein (R) Bekaert, Oostende  
Le Capitaine de Corvette (R) Borgers, Antwerpen

Le Capitaine de Corvette Pecher, (R) Bruxelles  
1LV (R) de Decker de Brandeken, Ohain

Le Capitaine de Corvette (R) Decrop, Oostende  
Luitenant ter Zee 1ste kl. e.r. Becquaert, Berchem

1LV (R) Carlier, Antwerpen  
Korvetkapitein (R) Persoons, Berchem

1LV (R) Remy, Uccle  
LDV (R) Maertens de Noordhout, B. Tilff

LDV (R) Maertens de Noordhout C. Tilff  
LDV (R) De Sloover, Bruxelles

LDV (R) Dorsimont, Dilbeek  
LDV (R) Masure, Oostende

EDV (R) Elslander, Pulle  
EDV (R) Rayé, Tervuren

EDV (R) Lambin, Fontaine-l'Évêque  
Enseigne de Vaisseau (R) Horion, Evere

Les Corps des Cadets de Marine, Section Bruxelles

Le Commandant Adrien, Uccle  
Le Capitaine Mertens, Uccle

L'aumonier Cuyllits, Uccle  
De Muziekkapel van de Zeemacht

Les Officiers de la Section de Liège du Corps des Cadets L.M.B.

Le Cercle Nautique de la Force Aérienne, Bruxelles

Le Club Prince Albert, Bruxelles  
Club Officiers, Oostende

Club Officiers, St.-Kruis  
Club Officiers, Zeebrugge

Verbroedering Royal Navy, Oostende  
Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Diensten

Tabagie Onderofficiers, Comservost  
Troepenkantien Zeebrugge

De Heer Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge  
L'administration communale de Verviers

De stad Oudenaarde  
L'administration communale de Charleroi

Het gemeentebestuur van Hasselt  
La ville de Malmédy

De stad Knokke  
Het gemeentebestuur van De Panne

L'administration communal de Visé  
Het gemeentebestuur van Vilvoorde

Het gemeentebestuur van St.-Niklaas  
Het gemeentebestuur van St.-Truiden

Het Gemeentebestuur van Nieuwpoort  
Het gemeentebestuur van Turnhout

De stad Brugge  
Het gemeentebestuur van Mechelen

Le Baron et la Baronne De Brouwer, Etterbeek  
Le Comte D'Ursel, Moulbaix

Le Vicomte Pouillet, Uccle  
Mme Vve Timmersmans, Oostende

Madame Truffaut, Liège  
Melle Pipijn, Uccle

Famille Solvay, La Hulpe  
Monsieur Cassette, Ath

Monsieur Hosdain, Marcinelle  
Monsieur Hamoir, Etterbeek

De Heer Boydens, Oostende  
L'Ecole Supérieure de Radio Navigation, Bruxelles

Bibliothèque Centrale de la Province de Brabant, Bruxelles

De Heer De Hondt J., Oostende  
De Heer Verhaeghe, Ixelles

De Heer De Preitere, Kortrijk  
Monsieur Delahaye, Woluwé St.-Pierre

Monsieur Dhont A., Schaerbeek  
Monsieur François, Auderghem

Monsieur Janssens, Uccle  
Monsieur Geonot, Marcinelle

Monsieur Pallemarts, Watermael-Boitsfort  
Monsieur Goessens, Lessines

Monsieur Léonard, Jette  
N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A.

Antwerpen  
De Heer Windey, Steendorp

De Heer Naudts, Oostakker  
Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek, Brugge

Monsieur Goor Marc, Etterbeek  
Monsieur De Keyser, Watermael-Boitsfort

Monsieur Nys, Bruxelles  
Monsieur Bouillet, Limal

The North Sea Yacht Club, Oostende  
De Heer Deceuninck, Directeur van het Zee-  
wezen, Oostende

Anonyme  
De Heer De Bie, Buizingen

De Heer Vleurinck, Destelbergen  
De Heer Dubois, Gentbrugge

Caddy-Tailors, Oostende  
Dr. Verhaeghe, Eeklo

De Heer Gouwy, Oostende  
Monsieur Decloedt, Ixelles

L'association des Amis de l'école autonome  
de l'Etat, Oostende

Les établissements Brûlé, Schaerbeek  
Monsieur Mey, Mouscron

De Heer Glorieux, Spiere  
S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen

Monsieur Cléban, Ixelles  
Les Etains Metten, S.P.R.L., Bas-Oha

Mercantile Marine Antwerpen  
De Heer Deroy, Gent

De Heer Dautricourt, Knokke  
De Generale Bankmaatschappij, Brugge

Hotel Wellington, Oostende  
Monsieur Franckx, Forest

Monsieur Pierret, Woluwé St.-Lambert  
Monsieur Lejeune, Braine l'Alleud

De Heer Van Haverbeke E., Oostende  
Monsieur Pierard, Saint Sais

De Heer Heynen, Antwerpen  
Het Marine Kadettenkorps, Antwerpen

De Heer De State, Ekeren 2  
De Heer Boonen, Wilrijk

Monsieur Delcourt, Liège  
Monsieur Bierlier, Flémalle-Haute

De Heer Van Hellemont, Berchem  
De Heer Ingelbrecht, Kapellen

Monsieur de Gheldere, Bruxelles  
Monsieur Gérard, Flémalle-Haute

Cockrill Yards Hoboken

Le Baron KronackKer, Antwerpen  
General Stores Shipchangers, Oostende

De Heer Cools, Brugge  
De Heer Deswaene, Ruisbroek

« Cercle Coecilia », Oostende  
Hotel Imperial, Oostende

Monsieur Marotte, Strépy-Bracquegnies  
De Heer Voorzitter Orde van de S.C.H.E.T.E.N.

Oostende Mr Gyselink  
S.A. Halewyck Huitrières, Oostende

N.V. Armement Deppe S.A. Antwerpen  
Phoenix Oil Products, Schoten

De Heer Wolf, Oostende  
Vereniging der Staatszeeloodsen v.z.w.

Monsieur De Ridder, Evere  
S.P.R.L. Covesa, Bruxelles

Le Chevalier Breydel, Bruxelles  
Monsieur Houzeau de Lehaie, Mons

Le Centre Privé Médical, St.-Gilles  
De Heer Degelder, Leuven

Monsieur Bonnevie J., Oostende  
Informar, Bruxelles

Monsieur Verlinde, Jette  
De Heer Soetens, Oostende

Hermis Sodales — Mr. Deblauwe, Oostende  
De Heer Grandjean, St.-Niklaas

L'Agence Maritime Thomas & Ellis, Uccle  
Club IMT & Mat Comienav, St.-Kruis

Monsieur Schlum, Arlon  
Monsieur Lamproye, Bruxelles

Monsieur Brilliet, Ixelles  
Monsieur Van Hauwermeiren, Jette

Maag Belux, Bruxelles  
Monsieur Roulin, Dinant

Monsieur Vanderhoven, Renaix  
De Heer Huilmand R., Oostende

De Heer Hauglustaine Y., Hasselt  
S.A. Belliard Murdoch, Antwerpen

Monsieur De Buck D., Bruxelles  
Union de Remorquage & Sauvetage, Oostende

Monsieur Lenoir, Gaillemarde  
Monsieur Meert, Bruxelles

Baron et Baronne De Bethune - Sully, Bruxelles  
Monsieur Longestay, Bruxelles

Monsieur Martens, Braine la Comte  
De Heer Dewit, CMB, Antwerpen

Mevrouw Verleye, Brugge  
Monsieur Oury, Liège

De Stad Oostende  
Royal Yacht Club Gent - Mr. Stevens

N.V. Kredietbank  
James Walker Cy, Antwerpen

De Heer Van Damme P., Brugge  
De Heer Hausman, Oudenaken

De Heer Van Damme, Temse  
Five Minute Car Wash, Brussels

De Heer Capens, St.-Niklaas  
De Heer Quaghebeur, Oostende

De Heer Decoster, Antwerpen  
Le Comte de Launoit, Bruxelles

De Heer Clarysse, Antwerpen  
Marinebasis Oostende, Bijzondere Diensten

Gemeentebestuur van Nieuwpoort  
Mme Vve Flahaut, Den Haan

Le Royal Yacht Club de Bruxelles  
De Heer Teugels, A.S.L.K. Oostende

Afgesloten op datum van 24 april 1973.

Clôturé à la date du 24 avril 1973.



A large, bold, black and white graphic of the letter 'N'. The letter is composed of thick black outlines. To the right of the letter, there is a solid gray horizontal rectangular bar. The entire graphic is set against a white background.